



28.06.2017

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Partie IIIC 12^e série

Adaptation partie conceptuelle:

- Partie III B3 – Aérodomes militaires avec utilisation civile
- Partie III B4 – Champs d'aviation

avec rapport explicatif et rapport d'examen

Impressum

Editeur

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Office fédéral du développement territorial ARE

Elaboration des cartes et réalisation graphique

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Cartes reproduites avec l'autorisation de

Office fédéral de topographie swisstopo, © 2017 swisstopo

Distribution

En version électronique: www.bazl.admin.ch

Disponible aussi en allemand

06.2017

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Partie IIIC 12^e série

Adaptation de la partie conceptuelle:

- Partie III B3 – Aérodrômes militaires avec utilisation civile
- Partie III B4 – Champs d'aviation

avec rapport explicatif et rapport d'examen

28.06.2017

Les conceptions et plans sectoriels au sens de l'art. 13 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) constituent les principaux instruments d'aménagement aux mains de la Confédération. Ils lui permettent non seulement de satisfaire à l'exigence légale de planifier et de coordonner ses activités à incidence spatiale, mais également de mieux maîtriser, par ce biais, les problèmes de plus en plus complexes liés à la réalisation de tâches ou de projets d'intérêt national. Dans le cadre de ses conceptions et plans sectoriels, la Confédération montre comment elle prévoit d'accomplir ses tâches dans un domaine sectoriel ou thématique et précise notamment les objectifs qu'elle poursuit et les conditions ou exigences qu'elle entend respecter. Elaborés sur la base d'un partenariat entre les autorités fédérales et cantonales, ces instruments contribuent à une meilleure harmonisation des efforts de la Confédération et des cantons en matière d'aménagement du territoire.

Sommaire

Introduction

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale

Fiches par installation 12^e série

BE Interlaken (mise à jour)

BE Lauterbrunnen

LU Triengen (mise à jour)

UR Erstfeld

GL Mollis

SO Olten (mise à jour)

VD Payerne (adaptation)

VD Bex (mise à jour)

VD Yverdon

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

Objectifs et exigences conceptuels

Adaptation Partie III B3 – Aérodomes militaires avec utilisation civile:

- Suppression du champ d'aviation de Mollis (GL) du réseau partiel

Adaptation Partie III B4 – Champs d'aviation:

- Intégration du champ d'aviation de Mollis (GL) dans le réseau partiel

Annexes

Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT

Introduction

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

Les exigences spécifiques à chaque installation sont fixées dans les fiches par installation (PSIA partie III C). Le Conseil fédéral a approuvé à ce jour les fiches de 52 aérodromes, dont celles des aéroports de Zurich et de Bâle-Mulhouse.

Le présent objet concerne la douzième série de fiches, laquelle est établie pour les installations suivantes:

	Canton	Installation	Réseau partiel
Nouvelles fiches	BE	Lauterbrunnen	Hélicoptères
	UR	Erstfeld	Hélicoptères
	GL	Mollis	Champs d'aviation
	VD	Yverdon	Champs d'aviation
Adaptations	VD	Payerne	Aérodromes militaires avec utilisation civile
Mise à jour	BE	Interlaken	Hélicoptères
	LU	Triengen	Champs d'aviation
	SO	Olten	Champs d'aviation
	VD	Bex	Champs d'aviation

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale (état 28.06.2017)

IIIA Principes de gestion du PSIA		Décision
Eléments relevant du plan sectoriel	IIIA – 1	18.10.2000
Actualisation du plan sectoriel	IIIA – 2	18.10.2000
Obligation et demande d'adaptation du plan sectoriel	IIIA – 3	18.10.2000
Examen de la compatibilité d'activités à incidence spatiale avec le plan sectoriel	IIIA – 4	18.10.2000
IIIB Objectifs et exigences conceptuels		
Orientation générale de l'aviation civile	IIIB – 3	18.10.2000
Utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique	IIIB – 3	18.10.2000
Utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique (adaptation du principe 6)	IIIB – 3	15.05.2013
Intégration dans le système global des transports	IIIB – 7	18.10.2000
Protection globale de l'environnement	IIIB – 10	18.10.2000
Coordination spatiale	IIIB – 15	18.10.2000
Réseaux partiels		
B1 – Aéroports nationaux	IIIB1 – B7 – 2	18.10.2000
B2 – Aérodromes régionaux	IIIB1 – B7 – 7	18.10.2000
B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile	IIIB1 – B7 – 13	18.10.2000
B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile: adaptation du réseau / suppression de l'aérodrome d'Interlaken	IIIB1 – B7 – 13	02.11.2005
B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile: adaptation du principe 5	IIIB1 – B7 – 13	07.12.2007
B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile: suppression de l'aéroport militaire avec utilisation civile de Dübendorf (ZH) du réseau partiel	IIIB1 – B7 – 13	31.08.2016
B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile: suppression du champ d'aviation Mollis (GL) du réseau partiel	IIIB1 – B7 – 13	28.06.2017
B4 – Champs d'aviation	IIIB1 – B7 – 20	18.10.2000
B4 – Champs d'aviation: intégration du champ d'aviation de Lodrino (TI)	IIIB1 – B7 – 20	20.11.2013
B4 – Champs d'aviation: intégration du champ d'aviation de Dübendorf (ZH)	IIIB1 – B7 – 20	31.08.2016
B4 – Champs d'aviation: intégration du champ d'aviation de Mollis (GL)	IIIB1 – B7 – 20	28.06.2017
B5 – Héliports	IIIB1 – B7 – 24	18.10.2000
B5 – Héliports: adaptation/élargissement du réseau avec Interlaken	IIIB1 – B7 – 24	02.11.2005
B5 – Héliports: abandon du projet d'héliport de Val Müstair (GR)	IIIB1 – B7 – 24	07.06.2011
B5 – Héliports: suppression de l'héliport de Benken (SG)	IIIB1 – B7 – 24	06.07.2011
B5 – Héliports: suppression de l'héliport de Lodrino (TI) du réseau partiel	IIIB1 – B7 – 24	20.11.2013
B6 – Terrains d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 30	18.10.2000
B6a – Places d'atterrissage en montagne	IIIB1 – B7 – 31	18.10.2000
B6a – Places d'atterrissage en montagne (adaptation)	IIIB6a	27.06.2007

B6a – Places d'atterrissage en montagne: adaptation et suppression des fiches de la région Valais sud-est (VS-SE), PAM 1	IIIB6a	21.10.2015
B6b – Places d'atterrissage d'hôpitaux	IIIB1 – B7 – 34	18.10.2000
B6c – Places de chargement	IIIB1 – B7 – 35	18.10.2000
B6d – Places de décollage et d'atterrissage pour le vol libre	IIIB1 – B7 – 36	18.10.2000
B6e – Autres places d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 37	18.10.2000
B7 – Installations de navigation aérienne	IIIB1 – B7 – 38	18.10.2000
IIIC Objectifs et exigences concernant les installations		
Fiches par installation	série	
ZH Zürich	IIIC – ZH-1	26.06.2013
ZH Zürich (adaptation)	IIIC – ZH-1	18.09.2015
ZH Hausen am Albis	3 IIIC – ZH-2	18.08.2004
ZH Hausen am Albis (mise à jour)	11 IIIC – ZH-2	03.02.2016
ZH Speck-Fehraltorf	3 IIIC – ZH-3	18.08.2004
ZH Speck-Fehraltorf (adaptation)	10 IIIC – ZH-3	17.12.2014
ZH Hasenstrick	4 IIIC – ZH-4	02.11.2005
ZH Winterthur	9 IIIC – ZH-5	20.11.2013
BE Bern-Belp	4 IIIC – BE-1	30.01.2002
BE Bern-Belp (adaptation)	8 IIIC – BE-1	04.07.2012
BE Interlaken	3 IIIC – BE-2	18.08.2004
BE Interlaken (adaptation)	4 IIIC – BE-2	02.11.2005
BE Interlaken (mise à jour)	12 IIIC – BE-2	28.06.2017
BE Reichenbach	2 IIIC – BE-3	14.05.2003
BE Courtelary	4 IIIC – BE-4	02.11.2005
BE Courtelary (adaptation)	6 IIIC – BE-4	01.07.2009
BE Courtelary (mise à jour)	11 IIIC – BE-4	03.02.2016
BE Biel-Kappelen	4 IIIC – BE-5	02.11.2005
BE Biel-Kappelen (adaptation)	11 IIIC – BE-5	03.02.2016
BE Langenthal	4 IIIC – BE-6	02.11.2005
BE Langenthal (mise à jour)	11 IIIC – BE-6	03.02.2016
BE Saanen	5 IIIC – BE-7	07.12.2007
BE Saanen (mise à jour)	11 IIIC – BE-7	03.02.2016
BE St.Stephan	4 IIIC – BE-8	02.11.2005
BE Zweisimmen	5 IIIC – BE-9	07.12.2007
BE Zweisimmen (mise à jour)	9 IIIC – BE-9	20.11.2013
BE Thun	8 IIIC – BE-10	04.07.2012
BE Thun (mise à jour)	11 IIIC – BE-10	03.02.2016
BE Lauterbrunnen	12 IIIC – BE-11	28.06.2017
LU Triengen	5 IIIC – LU-1	07.12.2007
LU Triengen (mise à jour)	12 IIIC – LU-1	28.06.2017
LU Luzern-Beromünster	6 IIIC – LU-2	01.07.2009
UR Erstfeld	12 IIIC – UR-1	28.06.2017
SZ Wangen-Lachen	11 IIIC – SZ-1	03.02.2016

GL	Mollis	12	IIIC – GL-1	28.06.2017
NW	Buochs	6	IIIC – NW-1	01.07.2009
FR	Ecuvillens	1	IIIC – FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	4	IIIC – FR-2	30.01.2002
FR	Bellechasse (mise à jour)	11	IIIC – FR-2	03.02.2016
FR	Gruyères	1	IIIC – FR-3	30.01.2002
FR	Schwarzsee	1	IIIC – FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	4	IIIC – SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (adaptation)	6	IIIC – SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	IIIC – SO-2	18.08.2004
SO	Olten (mise à jour)	12	IIIC – SO-2	28.06.2017
BS/BL	Basel-Mulhouse		IIIC – BS/BL-1	15.05.2013
BL	Dittingen	10	IIIC – BL-1	17.12.2014
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	IIIC – SG-1	06.07.2011
SG	St. Gallen-Altenrhein (mise à jour)	11	IIIC – SG-1	03.02.2016
SG	Schänis	9	IIIC – SG-2	20.11.2013
GR	Samedan	1	IIIC – GR-1	30.01.2002
AG	Birrfeld	4	IIIC – AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (adaptation)	2	IIIC – AG-1	14.05.2003
AG	Birrfeld (adaptation)	10	IIIC – AG-1	17.12.2014
AG	Fricktal-Schupfart	4	IIIC – AG-3	30.01.2002
AG	Fricktal-Schupfart (mise à jour)	9	IIIC – AG-3	20.11.2013
AG	Holziken	10	IIIC – AG-4	17.12.2014
TG	Amlikon	4	IIIC – TG-1	02.11.2005
TG	Amlikon (mise à jour)	11	IIIC – TG-1	03.02.2016
TG	Lommis	4	IIIC – TG-2	02.11.2005
TG	Lommis (mise à jour)	11	IIIC – TG-2	03.02.2016
TG	Sitterdorf	4	IIIC – TG-3	02.11.2005
TG	Sitterdorf (adaptation)	11	IIIC – TG-3	03.02.2016
TI	Lugano-Agno	3	IIIC – TI-1	18.08.2004
TI	Locarno	10	IIIC – TI-2	17.12.2014
TI	Lodrino	9	IIIC – TI-3	20.11.2013
TI	Ambri	10	IIIC – TI-4	17.12.2014
VD	Lausanne-La Blécherette	4	IIIC – VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	3	IIIC – VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (2 ^e adaptation)	5	IIIC – VD-1	07.12.2007
VD	Lausanne-La Blécherette (3 ^e adaptation)	5	IIIC – VD-1	04.07.2012
VD	Lausanne-La Blécherette (4 ^e adaptation)	11	IIIC – VD-1	03.02.2016
VD	Payerne	5	IIIC – VD-2	07.12.2007
VD	Payerne (adaptation)	10	IIIC – VD-2	17.12.2014
VD	Payerne (adaptation)	12	IIIC – VD-2	28.06.2017
VD	Bex	2	IIIC – VD-3	14.05.2003
VD	Bex (adaptation)	5	IIIC – VD-3	07.12.2007

VD	Bex (mise à jour)	12	IIIC – VD-3	28.06.2017
VD	Montricher	6	IIIC – VD-4	01.07.2009
VD	Montricher (mise à jour)	11	IIIC – VD-4	03.02.2016
VD	Yverdon	12	IIIC – VD-5	28.06.2017
VS	Münster	2	IIIC – VS-2	14.05.2003
VS	Münster (adaptation)	10	IIIC – VS-2	17.12.2014
VS	Raron Flugplatz	2	IIIC – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	IIIC – VS-6	14.05.2003
VS	Région Valais sud-est (VS-SE)	PAM 1	IIIC – PAM VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhorn	PAM 1	IIIC – PAM 1	17.09.2010
VS	Alphubel	PAM 1	IIIC – PAM 2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	PAM 1	IIIC – PAM 3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	PAM 1	IIIC – PAM 4	17.09.2010
VS	Trift	PAM 1	IIIC – PAM 5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	PAM 1	IIIC – PAM 6	17.09.2010
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures	4	IIIC – NE-1	30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures (adapt.)	4	IIIC – NE-1	02.11.2005
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adapt.)	10	IIIC – NE-1	17.12.2014
NE	Môtiers	4	IIIC – NE-2	02.11.2005
NE	Môtiers (mise à jour)	11	IIIC – NE-2	03.02.2016
NE	Neuchâtel	5	IIIC – NE-3	07.12.2007
JU	Bressaucourt	3	IIIC – JU-1	18.08.2004
	Balzers (Principauté du Liechtenstein)		IIIC – Balzers	12.04.2017

D'autres séries de fiches sont en préparation

Douzième série de fiches par installation

IIIC – BE-2	Interlaken (mise à jour)
IIIC – BE-11	Lauterbrunnen
IIIC – LU-1	Triengen (mise à jour)
IIIC – UR-1	Erstfeld
IIIC – GL-1	Mollis
IIIC – SO-1	Olten (mise à jour)
IIIC – VD-2	Payerne (adaptation)
IIIC – VD-3	Bex (mise à jour)
IIIC – VD-5	Yverdon

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

Anlage: **Interlaken**

BE-2

Teilnetz: Heliport

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinden: Matten bei Interlaken, Wilderswil
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bönigen, Gsteigwiler, Interlaken, Matten bei Interlaken, Ringgenberg, Unterseen, Wilderswil
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Bönigen, Gsteigwiler, Matten bei Interlaken, Wilderswil
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 2007 (2012–2015)
 - max. 10 Jahre: 2132 (2015) (in Betrieb erst seit 2008)
 - Potential SIL: 2000 Bewegungen

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz, zwischen 1971 und 2003 in bescheidenem Mass zivilaviatisch mitbenützt. Die Luftwaffe hat den Betrieb am 1. Januar 2004 eingestellt.

Seit 2008 ziviler Helikopterbetrieb (REGA-Basis).

Stand der Koordination:

Am 02.11.2005 wurde das SIL-Objektblatt Interlaken verabschiedet und gleichzeitig der Flugplatz aus dem Netz der *zivil mitbenützten Militärflugplätze* entlassen, resp. in das Netz der *Heliports* aufgenommen.

Der ehemalige Militärflugplatz Interlaken wurde nach Abschluss eines Umnutzungsverfahrens mit Umweltverträglichkeitsprüfung am 01.03.2006 in einen zivilen Heliport umgenutzt.

Funktion, Betrieb und Infrastruktur des Heliports sind mit den Zielen der kantonalen und regionalen Richtplanung sowie der Nutzungsplanung der Gemeinden vereinbar und mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Über eine differenzierte Zweckbestimmung soll auf die Dauer sichergestellt werden, dass auf dem Heliport Interlaken und dem nahe gelegenen *Heliport Gsteigwiler* kein doppelspuriges Luftverkehrsangebot entsteht.

Verweis:

Teilnetz Heliport III – B6

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 01.03.2006)
- Betriebsreglement vom 01.03.2006)
- Lärmbelastungskataster vom Dezember 2013
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 12.03.2014
- Koordinationsprotokoll vom September 2004 (Ergänzung vom Oktober 2004)

Der <i>Standort</i> des Heliports liegt im Bereich der Arbeitszone SF-Halle 1 in Wilderswil. Die An- und Wegflüge erfolgen von bzw. nach Westen oder Nordosten. Die Rega rechnet mit jährlich 2000 Flugbewegungen. Ein Anschluss der Helibasis und der regionalen Arbeitszone an das übergeordnete Verkehrsnetz ist sichergestellt, soll aber mit einem Direktanschluss des Gewerbegebiets an die Gsteigstrasse noch verbessert werden. Im Rahmen der <i>Agglomerationsstrategie</i> Interlaken ist ein Nutzungskonzept zum gesamten ehemaligen Militärflugplatzgebiet erarbeitet worden (Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan [NIRP]). Dabei ist entschieden worden, dass auf eine weitergehende zivilaviatische Nutzung (Betrieb mit Flächenflugzeugen) verzichtet wird.			
F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Heliport Interlaken ist ein privates Flugfeld. Er dient als Basis für Rettungsflüge. Mit dem Heliport Gsteigwiler besteht eine klare Aufgabenteilung, regional soll kein doppelspuriges Luftverkehrsangebot entstehen. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb einschliesslich den An- und Abflugverfahren ist im Betriebsreglement geregelt. Die Betriebszeiten und die Zahl der Flugbewegungen richten sich nach dem Bedarf an Rettungseinsätzen, sie werden nicht beschränkt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung. Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach den Vorgaben aus dem Umnutzungsverfahren.	• • • • • • •		

E R L Ä U T E R U N G E N

Zweckbestimmung, Betrieb:

Die Rega begründet die Verlegung ihrer Basis mit den räumlichen und betrieblichen Engpässen (Hangarierung, An- und Abflugrouten), den geologischen Verhältnissen (Bergsturzgefahr/mittlere Gefährdung, baulich grosser Investitionsbedarf) und den meteorologischen Verhältnissen (häufige Nebel-lage) am Standort Gsteigwiler. Die BOHAG betreibt die Basis in Gsteigwiler in ihrem angestammten Tätigkeitsfeld weiter.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von der Rega genutzte Gebäude (ehemalige Tigerhalle der SF) einschliesslich Vorplatz. Der Landeanflug erfolgt über einen Zielpunkt mit anschliessendem Schwebeflug auf den Vorplatz. Das Areal um diesen Zielpunkt inkl. dem nach den internationalen Normen erforderlichen Sicherheitsstreifen entlang den Flugrouten ist ebenfalls im Perimeter enthalten.

Lärmbelastung:

Die Rega rechnet mit jährlich 2000 Flugbewegungen. Bis zu einer Zahl von ca. 3000 Flugbewegungen pro Jahr sind für die Beurteilung der Lärmbelastung 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.

Der Berechnung der Lärmbelastungskurve (Oktober 2004) liegen die vorgesehenen An- und Abflugrouten sowie die Lärmwerte des einzusetzenden Fluggeräts zugrunde. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 75 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Der Heliport ist gemäss LSV als neue ortsfeste Anlage einzustufen, es gelten die Planungswerte. Die Planungswerte werden an zwei Stellen überschritten (Bereich Arbeitszone SF-Halle 1 mit ES IV, Bereich Zone für öffentliche Nutzung/Sportanlagen mit ES II). Gestützt auf den SIL (Teil III B5, Grundsatz 7) können Erleichterungen gemäss LSV Art. 7 Abs. 2 gewährt werden. Erleichterungen sind im Umnutzungsverfahren zugestanden worden.

Mit dem Rückzug der Luftwaffe verliert der bestehende militärische Lärmbelastungskataster vom April 2000 seine Bedeutung. Es gilt der zivile Lärmbelastungskataster vom Dezember 2013.

Hindernisbegrenzung:

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

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

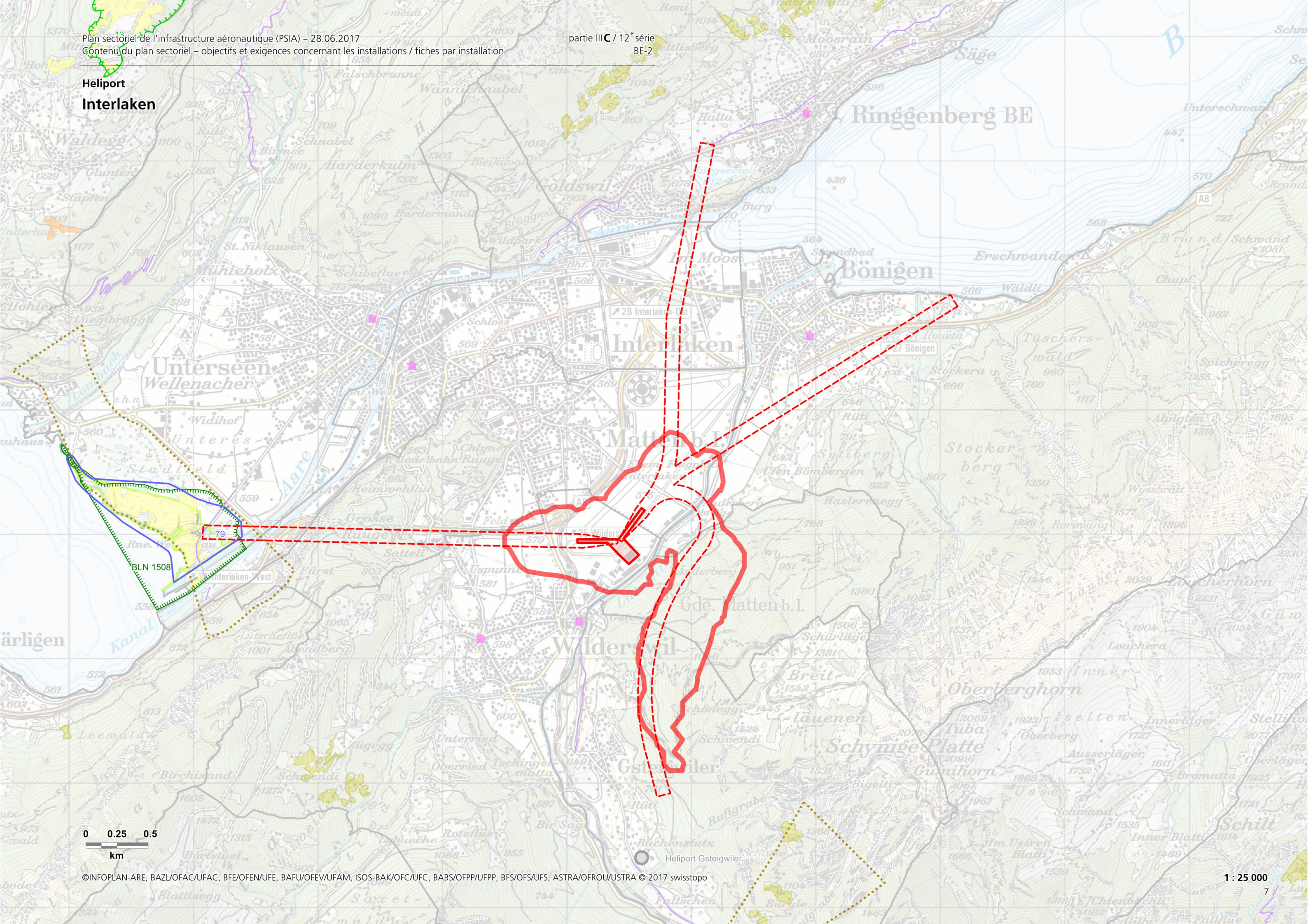
ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalterin:
Schweizerische Rettungsflugwacht, Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen

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. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung erarbeitet. Die darin enthaltenen Massnahmen sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen. Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten, von den Festlegungen betroffenen Schutzgebieten: BLN: 1508 Weissenau Auengebiet: 79 Weissenau Erschliessung: Die Erschliessung des Heliport erfolgt über die bestehende Zufahrtsstrasse.	
---	--

Heliport
Interlaken



Anlage: **Lauterbrunnen**

BE-11

Teilnetz: Heliport

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: Lauterbrunnen
- Gemeinde mit Hindernisbegrenzung: Lauterbrunnen
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Lauterbrunnen
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 6736 (2012–15)
 - max. 10 Jahre: 8200 (2015)
 - Potential SIL: 7700 Bewegungen

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Privater Heliport, seit 1971 mit zivilem Betrieb, gehalten durch die Gemeinde Lauterbrunnen, betrieben von der Air Glaciers AG.

Das Flugfeld dient vorwiegend Rettungs- und Arbeitsflügen sowie der Versorgung der autofreien Ortschaften Wengen, Mürren und Gimmelwald. Darüberhinaus dient das Flugfeld Sport- und Freizeitflügen.

Stand der Koordination:

Die *Funktion* des Flugfelds stützt sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB5) und ist auf die Ziele des kantonalen Richtplans resp. des kantonalen Leitbilds Luftverkehr abgestimmt.

Der Heliport dient in erster Linie Rettungs-, Versorgungs- und Arbeitsflügen, in zweiter Linie Sport- und Freizeitflügen (Skydiving, Heliskiing, Rundflüge, Eventflüge etc.). Medizinische Grundversorgung-, Schutz- und Rettungsflüge haben jederzeit Priorität.

Die *Entwicklung* des Heliports wird hinsichtlich der Verkehrsleistung durch das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt.

Perimeter und Infrastruktur des Heliports sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzziele abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die Flugplatzhalterin plant eine Erneuerung der Flugplatzanlagen (Bürotrakt, Lärmschutzwand, Ambulanzhangar). Die Zonenzuordnung im Umfeld des Heliports richtet sich nach dem Heliport.

Verweis:

Teilnetz Heliports III – B5

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 31.08.1973
- Betriebsreglement vom 23.08.1973
- Lärmbelastungskataster (LBK) vom Mai 1994
- Entwurf Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 10.05.2012
- Koordinationsprotokoll vom Mai 2016

Der <i>Betrieb</i> des Heliports ist im Hinblick auf die Betriebseinschränkungen (Betriebszeiten, Rotationen) für einzelne Verkehrssegmente (insbesondere Sport- und Freizeitflüge), die An- und Abflugrouten sowie die Warteräume für den Fallschirmabsprung präzise festzulegen (vgl. Koordinationsprotokoll). Dies bedingt eine Änderung des Betriebsreglements.	
F E S T L E G U N G E N	F Z V
Zweckbestimmung: Der Heliport Lauterbrunnen ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie Rettungs-, Versorgungs- und Arbeitsflügen, in zweiter Linie Sport- und Freizeitflügen. Medizinische Grundversorgungs-, Schutz- und Rettungsflüge haben jederzeit Priorität. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Zur Verminderung der Fluglärmbelastung sind für die einzelnen Verkehrssegmente präzise Betriebszeiten festzulegen. Die Anzahl der Sport- und Freizeitflüge ist auf maximal 2500 Flugbewegungen/Jahr zu begrenzen und es ist ein Tageskontingent für diese Flüge festzulegen. Die An- und Abflugrouten und die Warteräume für den Fallschirmabsprung sind verbindlich festzulegen. Das Betriebsreglement ist dementsprechend anzupassen. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung. Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte) begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb. Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung. Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Heliport sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu. Die konkreten Massnahmen sind im Verfahren zur Änderung des Betriebsreglements auszuweisen und in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton festzulegen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	• • • • • • •

E R L Ä U T E R U N G E N

Zweckbestimmung:

Die Zweckbestimmung des Heliports Lauterbrunnen ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und den Festlegungen zu den Heliports im Konzeptteil SIL Teil III B5. Zu den Sport- und Freizeitflügen zählen Rundflüge sowie Flüge für «Skydiving», Heliskiing, Events etc.

Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Das geltende Betriebsreglement enthält (mit Ausnahme eines Flugverbots am eidg. Bettag sowie einem Verweis auf das Luftfahrthandbuch AIP) keine Benützungsvorschriften. Die Air Glaciers schränkt in Absprache mit der Gemeinde Lauterbrunnen den Flugbetrieb aus Lärmschutzgründen zeitlich freiwillig ein. Die Inhalte des Betriebsreglements sind im Hinblick auf die Betriebszeiten und die Benützungsvorschriften für Sport- und Freizeitflüge zu präzisieren. Die Anzahl dieser Flüge soll auf dem Niveau der vergangenen Jahre (rund 2500 Flugbewegungen/Jahr) begrenzt werden. Im Weiteren sind die An- und Abflugrouten sowie die Warteräume für den Fallschirmabsprung im Betriebsreglement verbindlich festzulegen.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die neue FATO (final approach and take-off area) mit den Sicherheitsabständen, die Flächen für geplante Bauvorhaben und der neu bezeichnete Lastaufnahmeplatz. Die Nutzung des Lastaufnahmeplatzes sowie der Schwebeflug zwischen Standplatz, Lastaufnahmeplatz und FATO sind privatrechtlich zu sichern. Im Flugplatzperimeter befinden sich keine Fruchtfolgeflächen.

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

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs.

Die Fluglärmberechnung erfolgte nach dem Stand der Technik und beruht auf der Annahme von 7700 Flugbewegungen. Ein allfälliger Entwicklungsspielraum für die Erhöhung von Flugbewegungen steht ausschliesslich für Rettungs-, Versorgungs- und Arbeitsflüge zur Verfügung. Im Weiteren berücksichtigt die Lärmberechnung die aktuelle Zusammensetzung der Flotte, die neuen An- und Abflugrouten, das Terrain, den Schwebeflug zwischen FATO und Standplatz sowie 500 Flugbewegungen vom/zum Lastaufnahmeplatz des Heliports. Dargestellt ist die umhüllende Lärmkurve des gemittelten maximalen Schallpegels (L_{max}) und des energieäquivalenten Dauerschallpegels ($L_{r,k}$) zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 75 resp. 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

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

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalter:
Einwohnergemeinde
Lauterbrunnen,
Gemeindehaus Adler,
3822 Lauterbrunnen

Zur Verhinderung eines Konflikts zwischen dem Gebiet mit Lärmbelastung und der angestrebten Entwicklung der Gewerbezone beim Heliport richtet sich die Zonenzuordnung im Rahmen der Ortsplanungsrevision der Gemeinde Lauterbrunnen nach dem Heliport.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Entwurf des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) vom 10. Mai 2012. Dieser Entwurf beruht auf den neuen An- und Abflugrouten. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Um Konflikte mit dem Wild zu vermeiden, wurden die neuen Fallschirmab-sprung-Warteräume «Jochli» und «Oberberg» ausgeschieden. Diese sind im Betriebsreglement verbindlich festzulegen.

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

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen beim Helikopterflug-feld erfolgt unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheits-vorschriften, Ausbauerfordernisse). Den naturräumlichen, landwirtschaftli-chen und betrieblichen Möglichkeiten ist Rechnung zu tragen. Der Stand-ort der Ausgleichsmassnahmen (innerhalb/ausserhalb des Flugplatzperime-ters) sowie deren Umfang orientieren sich an den lokalen Gegebenheiten. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen.

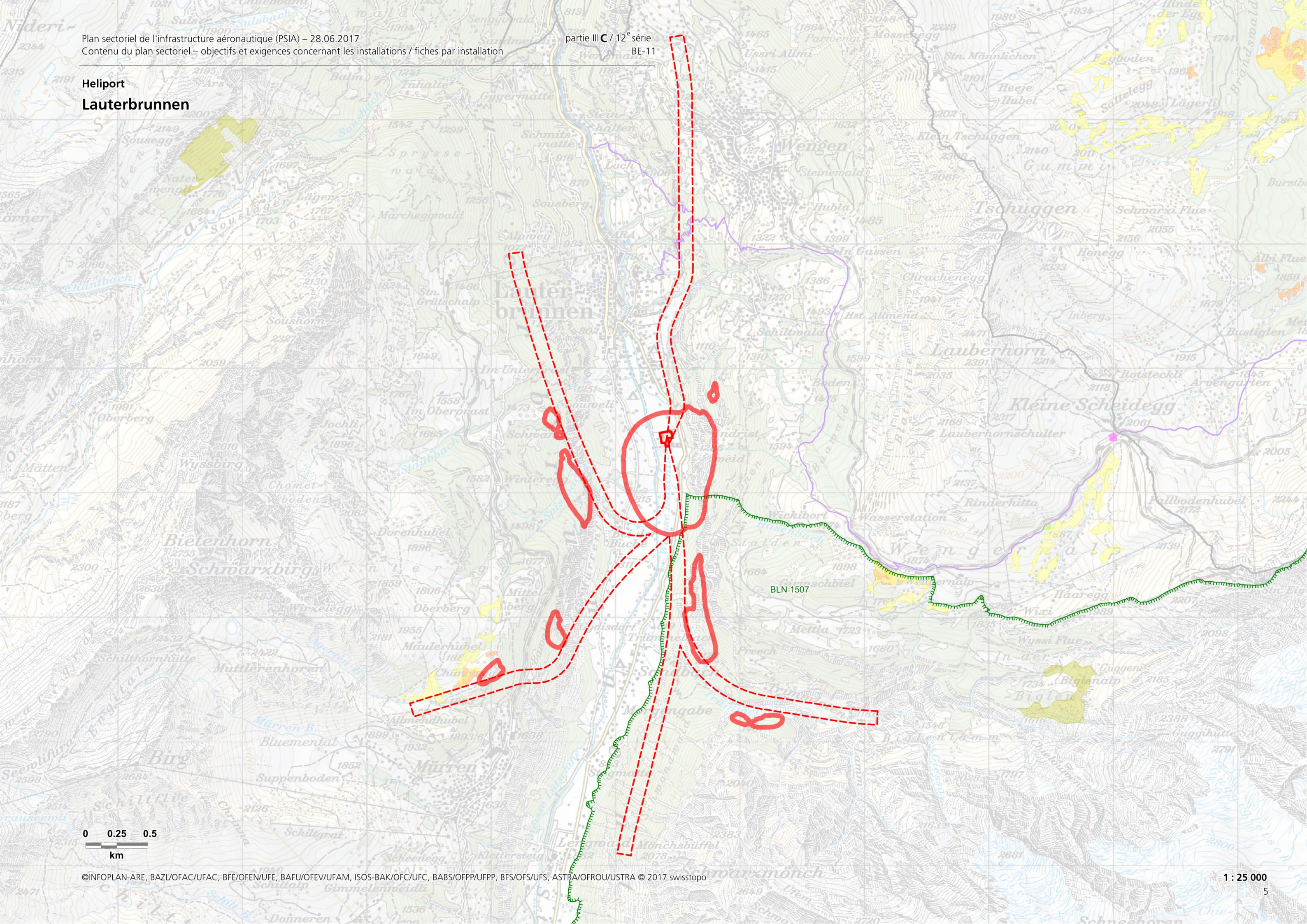
Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis reali-siert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in wel-cher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich reali-sieren will. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlun-gen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten, von den Festle-gungen betroffenen Schutzgebieten:

BLN: 1507 Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-Gebiet
(nördlicher Teil)

Heliport

Lauterbrunnen



Anlage: **Triengen**

LU-1

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Luzern
- Perimetergemeinde: Triengen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Büron, Dagmersellen, Knutwil, Reitnau, Schlierbach, Triengen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Büron, Triengen
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 21 300 (2012–2015)
 - max. 10 Jahre: 26 220 (2009)
 - Datenbasis LBK: 27 500 (2011)
 - Potential SIL: 27 500 Bewegungen

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugfeld, seit 1947 in Betrieb, dient vorwiegend dem Flugsport

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

Stand der Koordination:

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

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die im Objektblatt vom 7.12.2007 erwähnte Pistenverlängerung (inklusive neue Rollwege, Abstellpositionen und Hangarneubau) wurde realisiert und das Betriebsreglement in Bezug auf Fallschirmabsetz- und Kunstflüge geändert. Die Verkehrsleistung (max. 27 500 Flugbewegungen anstatt 32 500 Flugbewegungen pro Jahr) sowie weitere Benützungseinschränkungen sind in einem 2007 abgeschlossenen privatrechtlichen Dienstbarkeitsvertrag zwischen der Gemeinde Triengen und der Flugplatzhalterin geregelt. Die Vertragsparteien können diese Zahlen nach 10 Jahren anpassen.

Die Flugplatzhalterin trifft *Massnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation* (Checkflüge, interne Schulung, Information der Piloten, laufende Behandlung der Lärmklagen, interne Sanktionen).

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 17.05.1974 (Stand 21.03.1996)
- Betriebsreglement vom 29.03.2010
- Lärmbelastungskataster vom August 2011
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 23.10.2014
- Koordinationsprotokoll vom Februar 2007

F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Triengen ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Flugsport (inkl. Fallschirm- und Segelflugsport), der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Arbeits- und Touristikflügen. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugbetrieb wird grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Fallschirmlandeplatz (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung. Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung. Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem genehmigten Konzept der Flugplatzhalterin. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	• • • • • • •		
E R L Ä U T E R U N G E N Zweckbestimmung, Betrieb: Der Flugbetrieb wird grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die Flugplatzhalterin sieht einzelne Anpassungen vor. Die Änderungen im Flugbetrieb sind auch privatrechtlich im Dienstbarkeitsvertrag mit der Gemeinden Triengen geregelt. Unter anderem wird die Verkehrsleistung auf jährlich maximal 27 500 statt wie bisher 32 500 Flugbewegungen begrenzt (im Schnitt von 5 Jahren maximal 25 000 Flugbewegungen, täglich maximal 300 Flugbewegungen). Nach 10 Jahren können die Vertragsparteien diese Zahlen anpassen. Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt die bestehenden Flugplatzanlagen inkl. Sicherheitsabstände sowie den bestehenden Fallschirmlandeplatz.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Flying-Ranch AG, Flugplatz, 6234 Triengen		

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

Lärmbelastung:

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

Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung vom Oktober 2007, die im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts zur Pistenverlängerung durchgeführt wurde. Diese Lärmberechnung beruht auf der im Grundbuch verankerten Zahl von 27 500 Flugbewegungen pro Jahr. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

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

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisfreihalteflächen im geltenden Hindernisbegrenzungskataster von 2014 (bis 60 m über Grund).

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

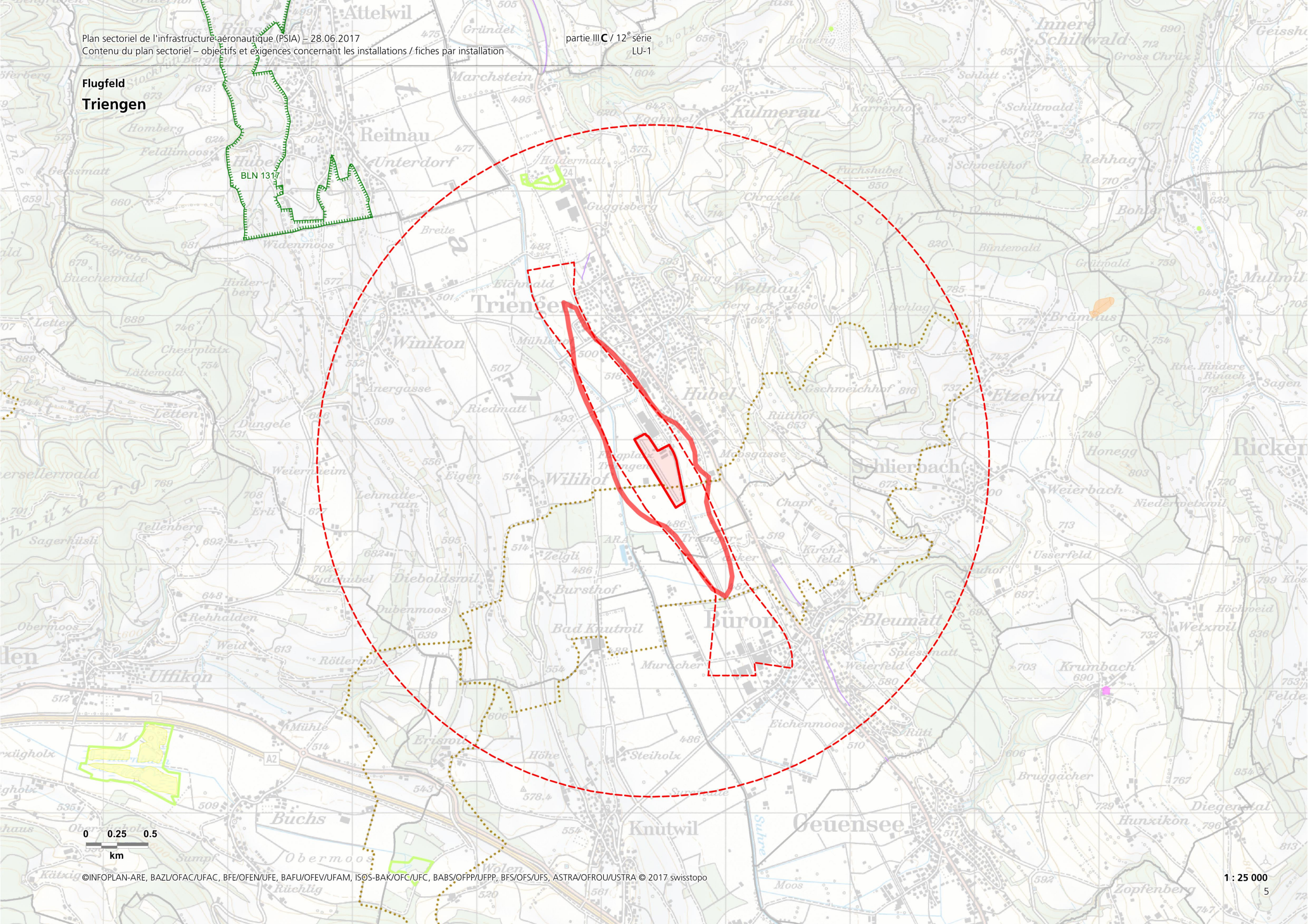
Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden.

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

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

Die Flugplatzhalterin hat in Zusammenhang mit dem Genehmigungsverfahren für die Pistenverlängerung ein Konzept mit konkreten Massnahmen zum ökologischen Ausgleich eingereicht. Diese Massnahmen wurden in der Plangenehmigung des BAZL vom 21. Januar 2010 für verbindlich erklärt und sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen, resp. hat diese die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.

Flugfeld
Triengen



Anlage: **Erstfeld**

UR-1

Teilnetz: Heliport

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Uri
- Perimetergemeinde: Erstfeld
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Erstfeld, Schattdorf
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Erstfeld
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 3190 Bewegungen (2012–15)
 - max. 10 Jahre: 3510 (2015)
 - Potential SIL: 3500 Bewegungen

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Privater Heliport, seit 1977 in Betrieb, gehalten durch die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega) und die Swiss Helicopter AG (Haltergemeinschaft).

Das Flugfeld, welches eine Rega-Basis umfasst, dient Rettungs- und Einsatz- sowie Arbeitsflügen, in geringem Ausmass auch Werkflügen sowie Sport- und Freizeitflügen.

Stand der Koordination:

Die *Funktion* des Flugfelds stützt sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB5). Sie ist auf die Ziele des kantonalen Richtplans abgestimmt.

Der Heliport dient vorwiegend Rettungs- und Einsatzflügen (Not- und Katastrophenhilfe, Tierrettung) und Arbeitsflügen (Transporte, Versorgung, Logging etc.). Die Swiss Helicopter AG führt auch Werkflüge (Helikopterunterhaltsbetrieb) sowie Sport- und Freizeitflüge (Rundflüge) durch.

Die *Entwicklung* des Heliports wird durch das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt. Das geltende Betriebsreglement beschränkt die Verkehrsleistung des Heliports durch ein Jahreskontingent von 3500 Flugbewegungen (davon max. 2500 für Swiss Helicopter AG und max. 1000 für Rega).

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die Rega-Basis wurde 2014–15 umfassend saniert; im Weiteren sind keine wesentlichen Änderungen an der Infrastruktur vorgesehen. Der Heliport soll im bisherigen Rahmen weiterbetrieben werden.

Verweis:

Teilnetz Heliport III – B6

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 03.01.1997
- Betriebsreglement vom 20.05.2011
- Lärmbelastungskataster (LBK) vom November 2012
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 26.06.2013
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2016

Die An- und Abflugrouten sind, gestützt auf den Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK), neu festzulegen. Das Betriebsreglement ist dazu entsprechend anzupassen.				
F E S T L E G U N G E N		F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Heliport Erstfeld ist ein privates Flugfeld. Er dient vorrangig Rettungs- und Einsatz- sowie Arbeitsflügen, daneben Werkflügen sowie Sport- und Freizeitflügen.		•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Die An- und Abflugrouten sind gemäss dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) neu festzulegen; das Betriebsreglement ist dazu anzupassen. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.		•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung		•		
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte) begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb. Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung. Der Lärmbelastungskataster ist anzupassen.		•		
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).		•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Heliport sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit der Gemeinde Erstfeld und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.		•		

E R L Ä U T E R U N G E N

Zweckbestimmung, Betrieb:

Die Zweckbestimmung des Heliports Erstfeld ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und den Festlegungen zu den Heliports im Konzeptteil SIL Teil III B5.

Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Die An- und Abflugrouten wurden bei der Erarbeitung des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) vom 26.06.2013 neu definiert. Die Route nach Süden soll ausschliesslich bei starkem Südwind (Föhn) benutzt werden (Notroute). Die neuen An- und Abflugrouten sind im Betriebsreglement (vgl. Anhang 3) festzulegen. Dazu ist das Betriebsreglement anzupassen. Ansonsten will die Haltergemeinschaft den Betrieb des Heliports im bisherigen Rahmen weiterführen.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die FATO (final approach and take-off area) mit den Sicherheitsabständen, die Helikopter-Standplätze (TLOF), die Hangare und Basen von Rega und Swiss Helicopter AG sowie die Autoparkplätze. Im Flugplatzperimeter befinden sich keine Fruchtfolgeflächen.

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

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs.

Die Fluglärmrechnung beruht auf der Annahme von 3500 Flugbewegungen, der aktuellen Zusammensetzung der Flotte, den neuen An- und Abflugrouten und dem Terrain. Bis zu einer Zahl von rund 3000 Helikopterflugbewegungen pro Jahr sind für die Beurteilung der Lärmbelastung von Heliports die Immissionsgrenzwerte L_{max} (gemittelter maximaler Schallpegel) nach Lärmschutzverordnung (LSV) massgebend. Die Zahl der Bewegungen hat auf diese keinen Einfluss; der von der Bewegungszahl abhängige Beurteilungspegel L_{rk} (energieäquivalenter Dauerschallpegel) kommt erst ab rund 3000 Bewegungen zum Tragen.

Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 75 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Die Fluglärmrechnung weist für einige Gebäude der Gewerbezone beim Heliport resp. der nördlichen Landwirtschaftszone Überschreitungen der Alarm- und Immissionsgrenzwerte auf. Aus einer früheren Lärmmessung (vgl. Lärmberechnung 2002) geht hingegen hervor, dass die Immissionsgrenzwerte bei den kritischen Gebäuden eingehalten werden. Auch enthielt die damalige Flotte noch einen kleinen Bewegungsanteil des lärmigen «Lama»-Helikopters. Dieses Modell wird heute nicht mehr eingesetzt. Der heutige Flugbetrieb wird aus diesem Grund als konform mit der LSV beurteilt. Bei künftigen Änderungen des Flugbetriebs mit Auswirkungen auf den Fluglärm hat der Flugplatzhalter allerdings nachzuweisen, dass die Immissionsgrenzwerte für Gebäude mit lärmempfindlicher Nutzung im Umfeld des Heliports weiterhin eingehalten werden.

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalterin:

Haltergemeinschaft:

- Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega), Postfach 1414, 8058 Zürich
- Swiss Helicopter AG, Hartbertstrasse 11, 7000 Chur

Zwischen dem Gebiet mit Lärmbelastung und der angestrebten Siedlungsentwicklung («Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Erstfeld») bestehen keine Konflikte.

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

Der Lärmbelastungskataster (LBK), welcher auf der Lärmberechnung 2002 beruht, ist anzupassen.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 26. Juni 2013. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

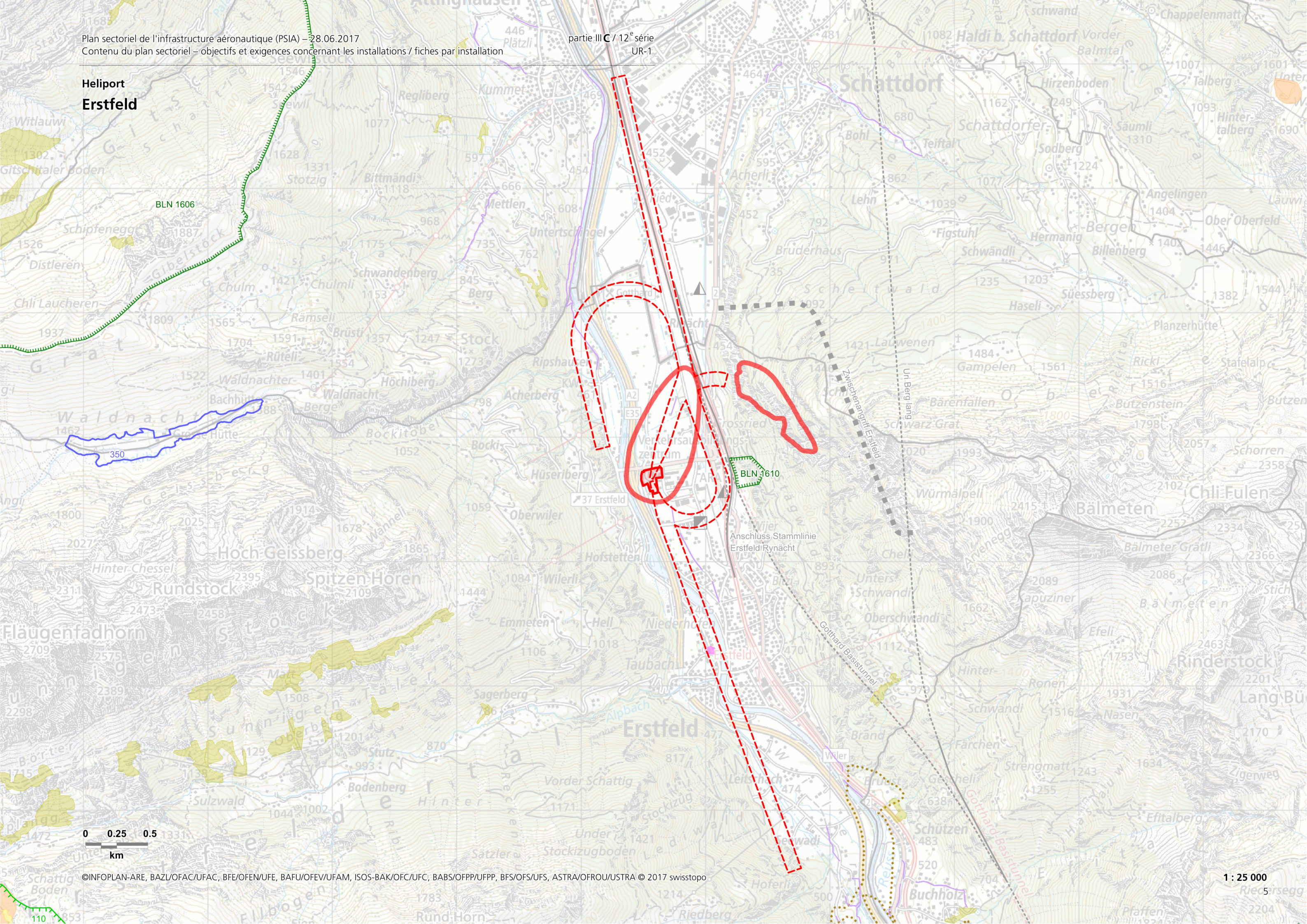
Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden.

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen erfolgt unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse). Den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten ist Rechnung zu tragen. Der Standort der Ausgleichsmassnahmen (innerhalb/ausserhalb des Flugplatzperimeters) sowie deren Umfang orientieren sich an den lokalen Gegebenheiten. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen.

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

Heliport
Erstfeld

partie III C / 12^e série
UR-1



Anlage: **Mollis**

GL-1

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Glarus
- Perimetergemeinde: Glarus Nord
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Glarus Nord, Glarus
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Glarus Nord, Glarus
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 14 950 (2012–15)
 - max. 10 Jahre: 15 960 (2015)
 - Potential SIL: 18 000 Bewegungen

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Zivil mitbenützter Militärflugplatz seit 1956, Rückzug der Luftwaffe 2007; dient der gewerbs- und nichtgewerbsmässigen allgemeinen Luftfahrt (Flächenflugzeuge, Helikopter) in den Bereichen Geschäftsreisen, Flugzeugunterhalt, Ausbildung, Sport- und Freizeit (Motor- und Segelflug) sowie Arbeits-, Versorgungs- und Rettungsflügen (Helikopter).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL vom 18. Oktober 2000 und sind mit der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Der Flugplatz soll im bisherigen Rahmen weitergenutzt werden.

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen in den wesentlichen Zügen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Grundlagen für die Koordination waren das Raumordnungskonzept (ROK) des Kantons von 2009 und der Masterplan der Flugplatzhalterin von 2015.

Nach dem Rückzug der Luftwaffe ist die Umwandlung des Militärflugplatzes in ein privates, ziviles Flugfeld vorgesehen. Dazu ist ein *Umnutzungsverfahren* nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich, das die Überprüfung des Betriebsreglements sowie eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb) umfasst. In diesem Verfahren werden auch die Auswirkungen der Flugplatznutzung auf Raum und Umwelt im Detail geprüft und die konkreten Schutzmassnahmen festgelegt (UVP). Das vorliegende Objektblatt gibt den Rahmen für diese Umnutzung vor.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 05.06.1974
- Betriebsreglement vom 10.05.2007
- Lärmbelastungskataster noch zu erstellen
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster noch zu erstellen
- Koordinationsprotokoll vom April 2016

Das VBS hat den Flugplatz der Gemeinde Glarus-Nord verkauft. Neue *Flugplatzhalterin* ist die Flugplatz Mollis AG. Privatrechtlich wird die Nutzung des Flugplatzes in einer Vereinbarung geregelt; die Benützungsvereinbarung mit dem VBS von 2001 entfällt.

Die Festlegungen zum künftigen Flugbetrieb beruhen auf einer politisch konsolidierten *Verkehrsprognose* von jährlich 18 000 Flugbewegungen. Zwischen der ausgewiesenen Lärmbelastung und der Siedlungsentwicklung bestehen keine Konflikte.

Die *Piste* soll im Süden leicht verkürzt werden, ihre nutzbare Länge für Starts und Landungen wird durch versetzte Schwellen zusätzlich reduziert. Die Helikopter sollen von der Piste aus operieren. Zwischen der Piste am südlichen Ende (Pistenend-Sicherheitsfläche), der vom Kanton geplanten Umfahrungsstrasse (Spange Netstal) und dem Gewässerraum der Linth ist die abschliessende Koordination auf Projektstufe noch vorzunehmen.

Abstimmungsbedarf besteht auch noch zwischen den *Hindernisbegrenzungsflächen* und den Nutzungszonen auf dem Gemeindegebiet von Glarus.

Die *Rollwege* werden für den Flugbetrieb teilweise geschlossen, der Flugbetrieb wird von der Sport- und Freizeitnutzung abgetrennt. Die Rad- und Fusswegverbindung soll ausserhalb des Flugplatzareals geführt werden.

Der *Flugplatzperimeter* umschliesst östlich der Piste auch die bestehenden Hochbauten sowie eine Fläche für die Erstellung neuer Flugplatzgebäude. Zur Verbesserung der Sicherheit sollen dieser Bereich und die Zugänge zur Piste mit einem Zaun abgegrenzt werden.

Quer über das Flugplatzareal führt ein überregional bedeutender *Wildtierkorridor*, der bereits durch die heutige Flugplatznutzung beeinträchtigt ist. Er soll mit geeigneten landschaftlichen Leitstrukturen, unter Einbezug der ehemaligen Baumschule, aufgewertet werden.

Die *Flugplatzentwässerung* wird bei der Umnutzung des Flugplatzes zu sanieren sein.

F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Mollis ist ein privates Flugfeld mit Helikopterbasis. Er dient in erster Linie Geschäftsreiseflügen, Werk- und Arbeitsflügen der ansässigen Unternehmungen, Rettungsflügen, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Sport- und Freizeitflügen mit Motor- und Segelflugzeugen. Für die Umwandlung in ein ziviles Flugfeld wird ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes durchgeführt. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Das Betriebsreglement wird im Umnutzungsverfahren überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Start- und Landestelle der Helikopter wird auf die Piste verlegt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich notwendigen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich der Fläche für die Erweiterung der Hochbauten [1] (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinde berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung. Am südlichen Ende wird die Piste verkürzt. An beiden Pistenenden sind innerhalb des Perimeters Pistenend-Sicherheitsflächen nach den geltenden Normen vorzusehen. Zur Gewährleistung der Sicherheit sind die Verbindungen zwischen den vom Flugbetrieb nicht mehr benützten Rollwegabschnitten und der Piste abzusperren oder zurückzubauen. Bestehende Rad- und Fusswegverbindungen innerhalb des Perimeters sowie pistenquerende Flurwege sind aufzuheben. Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung. Im Umnutzungsverfahren sind die zulässigen Lärmimmissionen festzulegen und anschliessend im Lärmbelastungskataster (LBK) abzubilden. Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Massgebend sind die im Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) enthaltenen Hindernisflächen. Der HBK wird im Umnutzungsverfahren in Kraft gesetzt.	• • • • • • • • •		

	F	Z	V
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 Umnutzungsverfahren auszuweisen und festzulegen, wobei auch Massnahmen ausserhalb des Flugplatzperimeters möglich sind. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen. Die Funktion des überregionalen Wildtierkorridors, der quer über das Flugplatzareal führt, ist im Bereich der Hochbauten sicherzustellen und durch landschaftliche Leitstrukturen qualitativ aufzuwerten. Erschliessung: Die Hochbauten auf dem Flugplatzareal sind ab Kantonsstrasse von Osten her mit einer neuen Zufahrtsstrasse entlang dem Flugplatzperimeter zu erschliessen.	• • •		
E R L Ä U T E R U N G E N Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb: Die Zweckbestimmung des Flugplatzes Mollis geht von der bestehenden Nutzung aus. Der Flugplatz soll auch als ziviles Flugfeld im bisherigen Rahmen weiterbetrieben werden. Im Betriebsreglement sind die An- und Abflugrouten der Flächenflugzeuge und Helikopter anzupassen; weiter sind keine wesentlichen Änderungen vorgesehen. Die Start- und Landestelle für die Helikopter (FATO) kann auf der Piste eingerichtet werden, sobald die Helikopterbasis vom heutigen Standort an den Pistenrand verlegt ist. Angaben zum Ablauf des Umnutzungsverfahrens und den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL (Fassung vom Februar 2004) enthalten. Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die Piste mit den Sicherheitsabständen und den Pistenend-Sicherheitsflächen («Runway End Safety Area» RESA), die vom Flugbetrieb weiterhin genutzten Rollwege, die Manövrier- und Abstellflächen für die Flugzeuge und Helikopter, die bestehenden und geplanten Hochbauten sowie die Strassenzufahrt mit den Parkplätzen. Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Glarus-Nord. Innerhalb des Perimeters können auch Bauten erstellt werden, die nicht als Flugplatzanlagen gelten (Nebenanlagen); Voraussetzung ist eine entsprechende Nutzungszone. Die Flugplatzanlagen haben aber Priorität. Lärmbelastung: Die Berechnung der Lärmbelastungskurve beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Sie basiert auf einem Potenzial von jährlich 18 000 Motorflugbewegungen (Lärmberechnung vom Juli 2015). In der Karte dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV).	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Flugplatz Mollis AG c/o Linth Air Service AG Flugplatzareal 6 8753 Mollis		

Das festgesetzte Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb, d.h. die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss Art. 37a LSV dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Diese zulässigen Lärmimmissionen sind bei der Erschliessung und Überbauung von Bauzonen nach den Bestimmungen der LSV zu berücksichtigen und werden herangezogen, um die Einhaltung der Lärmbelastung zu überprüfen.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im HBK, der im Zuge der Umnutzung in Kraft gesetzt wird. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt.

Der HBK zeigt, in welchem Gebiet und auf welcher Höhe die Hindernisfreiheit für den Flugverkehr gewährleistet sein sollte resp. wo Bodennutzung und Flugbetrieb aufeinander abzustimmen sind (Höhenbeschränkung oder Markierung von Hindernissen, Bewilligungs- und Meldepflicht gemäss Art. 63ff der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt VIL). Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung (Art. 62 VIL).

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen zu unterscheiden. Die Realisierung solcher Ausgleichsmassnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen wenn möglich innerhalb des Perimeters realisiert werden, bestehende naturnahe Flächen können dabei angerechnet werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Nach dem Konzept der Flugplatzhalterin soll die ökologische Aufwertung schwerpunktmässig auf dem Areal der ehemaligen Baumschule östlich des Flugplatzareals realisiert werden. Die landwirtschaftlichen Flächen innerhalb des Flugplatzperimeters sollen – unter Vorbehalt der Sicherheitsanforderungen – weiterhin futterbaulich genutzt werden.

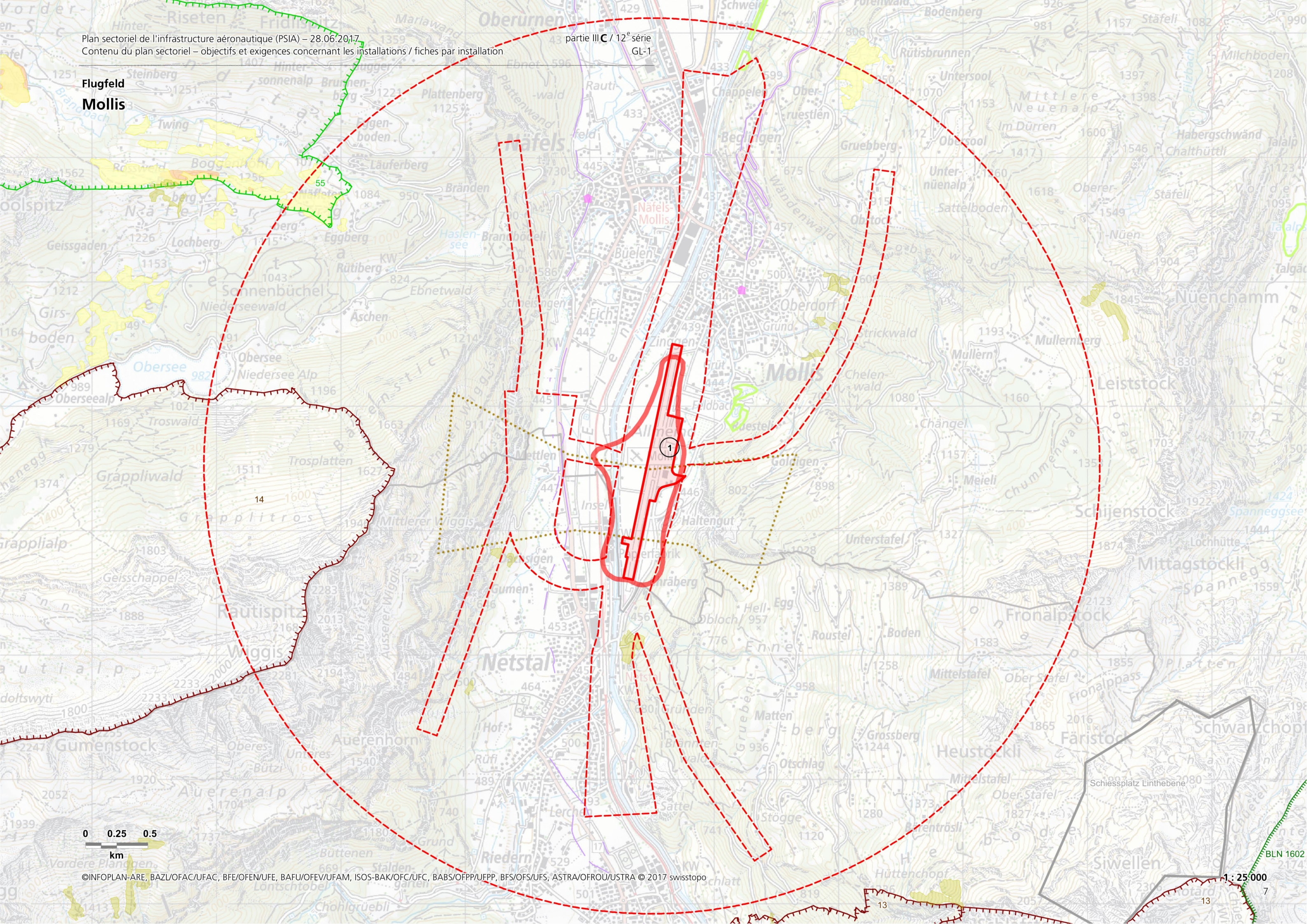
Priorität hat die Aufwertung und Aufrechterhaltung der Durchgängigkeit des überregionalen Wildtierkorridors mit Leitstrukturen für den Wildwechsel (Hecken, Feldgehölze). Damit soll die Beeinträchtigung seiner Funktion, die durch den Bau neuer Flugplatzgebäude und die geplante Umzäunung verstärkt wird, kompensiert werden. Die Umzäunung soll wildtierdurchlässig gestaltet werden (geeignete Anordnung und bauliche Gestaltung des Zauns). Diese Aufwertung kann dem ökologischen Ausgleich angerechnet werden, sofern sie einen Mehrwert darstellt und mit den andern Massnahmen koordiniert ist.

Die konkreten Massnahmen sind im Umnutzungsverfahren aufzuzeigen, zu prüfen und festzulegen (Lage und Umfang, Ausgestaltung, Bewirtschaftung und Pflege sowie rechtliche Sicherstellung der Aufwertungsflächen).

Massnahmen zum Grundwasser-, Gewässer- und Bodenschutz sind ebenfalls im Umnutzungsverfahren zu behandeln. Insbesondere ist die Pistenentwässerung, gestützt auf das Generelle Entwässerungsprojekt zum Flugplatz, zu sanieren. Ein Teil des bestehenden Rollwegs liegt in der Schutzzone S3 der Grundwasserfassung «Allmeind» der Gemeinde Glarus Nord.

Die im Richtplan des Kantons ausgewiesenen Fruchtfolgeflächen innerhalb des Flugplatzperimeters bleiben erhalten. Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten, von den Festlegungen betroffenen Schutzgebieten: Moorlandschaft: 55 Schwändital Jagdbanngebiet: 14 Rauti-Tros	
--	--

Mollis



Anlage: **Olten**

SO-2

Teilnetz: Segelflugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Solothurn
- Perimetergemeinde: Olten
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Aarburg, Hägendorf, Hauenstein-Ifenthal, Kappel (SO), Olten, Rickenbach (SO), Starrkirch-Wil, Trimbach, Wangen bei Olten
- Gemeinden mit Lärmbelastung: –
- Verkehrsleistung: nur Segelflug (Motorflug ca. 20 Bewegungen/Jahr)

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1919 im Betrieb, seit 1978 nur noch Segelflug zugelassen (Windenstarts).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes sind mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt. *Infrastruktur, Perimeter und Betrieb* des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Die auf dem Areal Olten SüdWest projektierte Stadterweiterung machte die Verschiebung der Piste um 205 m in der Achse gegen Westen erforderlich. Diese Pistenverschiebung wurde am 10. Juni 2003 genehmigt und ist in der Zwischenzeit realisiert worden. Der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) ist entsprechend angepasst worden. Im Flugbetrieb sind im Weiteren keine Änderungen vorgesehen.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III - B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 06.06.2003
- Betriebsreglement vom 10.06.2003
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 11.09.2013
- Koordinationsprotokoll vom April 2003

F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Olten ist ein privates Flugfeld. Es dient dem Segelflugsport, einschliesslich Schulung. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Er bleibt auf den Segelflug beschränkt. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz 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.	• • • • •		
E R L Ä U T E R U N G E N Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter berücksichtigt die am 10. Juni 2003 genehmigte Verschiebung der Piste. Weiter sind darin die Flugplatzgebäude und die Abstellflächen für die Segelflugzeuge enthalten. Lärmbelastung: Der Motorflug beschränkt sich auf wenige Bewegungen pro Jahr. Eine Intensivierung ist nicht vorgesehen. Die Festlegung einer Lärmbelastungskurve im SIL bzw. die Erstellung eines Lärmbelastungskatasters ist nicht erforderlich. Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung berücksichtigt die am 10. Juni 2003 genehmigte Verschiebung der Piste. Es entspricht der Umgrenzung der Hindernisfreihalteflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2013. In der Karte sind die Umriss der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung. 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. Um bei der Verschiebung der Piste die Hindernisfreiheit am westlichen Pistenende zu gewährleisten, mussten die hochstämmigen Bäume in der Uferbestockung am Gheidbach entfernt werden. Als Ersatzmassnahme ist eine Aufwertung der Uferbestockung auf einer Strecke von 120 m als Niederhecke realisiert worden. Die Pflege ist in einer Vereinbarung zwischen der Flugplatzhalterin und den Gemeinden geregelt.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Segelfluggruppe Olten Postfach, 4601 Olten		

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 Flächen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

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

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

BLN: 1016 Aarewaage Aarburg

Die Piste liegt in der Grundwasserschutzzone S2. Die Flugplatznutzung ist mit dem Grundwasserschutz abgestimmt.

Segelfluggeld
Olten

partie III C / 12
Série
SO-2

Installation: **Payerne**

VD-2

Réseau partiel: Aérodrome militaire avec utilisation civile

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

Informations générales et données techniques:

- Cantons: Vaud et Fribourg
- Communes de site: Estavayer (FR), Grandcour, Payerne
- Communes avec limitation d'obstacles: Avenches, Belmont-Broye (FR), Cheyres-Châbles, Châtillon (FR), Chavannes-le-Chêne, Cheiry (FR), Chevroux, Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Estavayer (FR), Faoug, Fétigny (FR), Gletterens (FR), Grandcour, Greng (FR), Henniez, Les Montets (FR), Lully (FR), Ménières (FR), Missy, Molondin, 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: Estavayer (FR), Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Grandour, Les Montets (FR), Lully (FR), Missy, Payerne, Sévaz (FR), Vallon (FR)
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: nouvelle utilisation civile
 - max. 10 ans: nouvelle utilisation civile
 - 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.

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 désormais d'un règlement d'exploitation civil pour le trafic «vol à vue» complété le 11 juin 2015 pour le trafic «vol aux instruments».

Renvois:

Réseau aérodromes militaires avec utilisation civile III – B3

Documents de base:

- protocole de coordination de mars 2007
- convention COREB-DDPS du 18 décembre 2007
- règlement d'exploitation du 27.09.2013
- cadastre de limitation d'obstacles de mai 2016
- protocole de coordination: compléments de mai 2014 et juillet 2015

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

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

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 et juillet 2015) 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.

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 <i>protection de la nature et du paysage, environnement</i>, les problèmes en suspens sont globalement identifiés dans le protocole de coordination. Les impacts directs et indirects sont définis dans le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) et des mesures adéquates sont proposées sur cette base. Les conséquences sur les utilisations et les éléments de protection avoisinants 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).			
D É C I S I O N S Fonction de l'installation: Aérodrome militaire avec utilisation civile. La partie civile est destinée essentiellement aux vols d'aviation civile d'affaires et de transport de marchandises liés à des activités économiques régionales à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs. 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 allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité. 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].	P/CR • • • •	CC	IP

	P/CR	CC	IP
Exposition au bruit: La courbe de référence civile correspond à l'état futur de l'exploitation (niveau 55 dB(A), resp. VP DS II selon tableau 21 de l'annexe 5 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 18 250 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. L'exploitant civil s'assurera que les mesures déjà prises en termes de valorisation écologique de l'installation sont suffisantes. Le cas échéant, les besoins de l'agriculture seront pris en compte.	• • • • • •		

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

Fonction de l'installation, exploitation:

L'aérodrome militaire de Payerne est la principale base aérienne des Forces aériennes suisses. Deux escadrilles F/A-18 et 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). La première phase est opérationnelle depuis le 1.1.2016 avec un horaire du lundi au vendredi de 8h00 à 18h00. La PA24 passera au 1.1.2017 dans la 2^{ème} phase avec des opérations 7 jours sur 7, de 8h00 à 18h00. Au 1.1.2019 l'horaire sera étendu de 6h00 à 22h00, 7 jours sur 7. Dès le 1.1.2021, la PA24 sera garantie 24 heures sur 24. L'introduction de la PA24 aura pour conséquence que des engagements F/A-18 auront 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.

Pour la partie civile, le mode d'exploitation a été fixé dans le règlement d'exploitation civil de septembre 2013. Le cadre général se base sur un potentiel de 8400 mouvements civils annuels.

Les grandes lignes de l'exploitation civile sont les suivantes. Ouverture de 07h30 à 20h00 la semaine et durant le samedi également mais selon un horaire restreint: entre 9h00 et 12h00 et entre 13h30 et 17h00. Du lundi au vendredi, aucun décollage ne peut être planifié de 12h00 à 13h15; durant cette période, les décollages ne sont autorisés que s'ils sont reportés pour des motifs techniques, météorologiques ou de trafic aérien. Aucun vol n'est prévu le dimanche et en principe les jours fériés indiqués dans l'AD INFO du VFR manual.

La Confédération considère que l'exploitation civile selon les heures ainsi définies provoque une modification notable de l'installation au sens de l'art. 2, OEIE. Dans ce contexte, le cadre d'évaluation de la Confédération prévoit que 1) du lundi au vendredi, les mouvements accomplis entre 19h00 et 20h00 sont limités à 34 par mois et 2) le samedi, l'ensemble des mouvements accomplis est limité à 34 par mois.

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'Aéropôle, il se trouve entièrement à l'intérieur du périmètre militaire.

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

I N S T A N C E S

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

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

Exploitant d'aérodrome:
COREB - Communauté régionale de la Broye, Rue de Savoie 1, 1530 Payerne

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 menant aux futurs hangars de Speedwings 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.

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. Les SDA touchées seront compensées par la marge cantonale, quand celle-ci sera repourvue.

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

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

Exposition au bruit:

Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul 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: 11 000 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 11 mai 2016. 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:

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

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

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées par l'exploitant civil prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12 % de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme. Enfin, le document «Aérodrome de Payerne, projet Nature – Paysage – Armée (NPA), 20 avril 2005» doit également être pris en compte lors de la planification de projets.

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.

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.

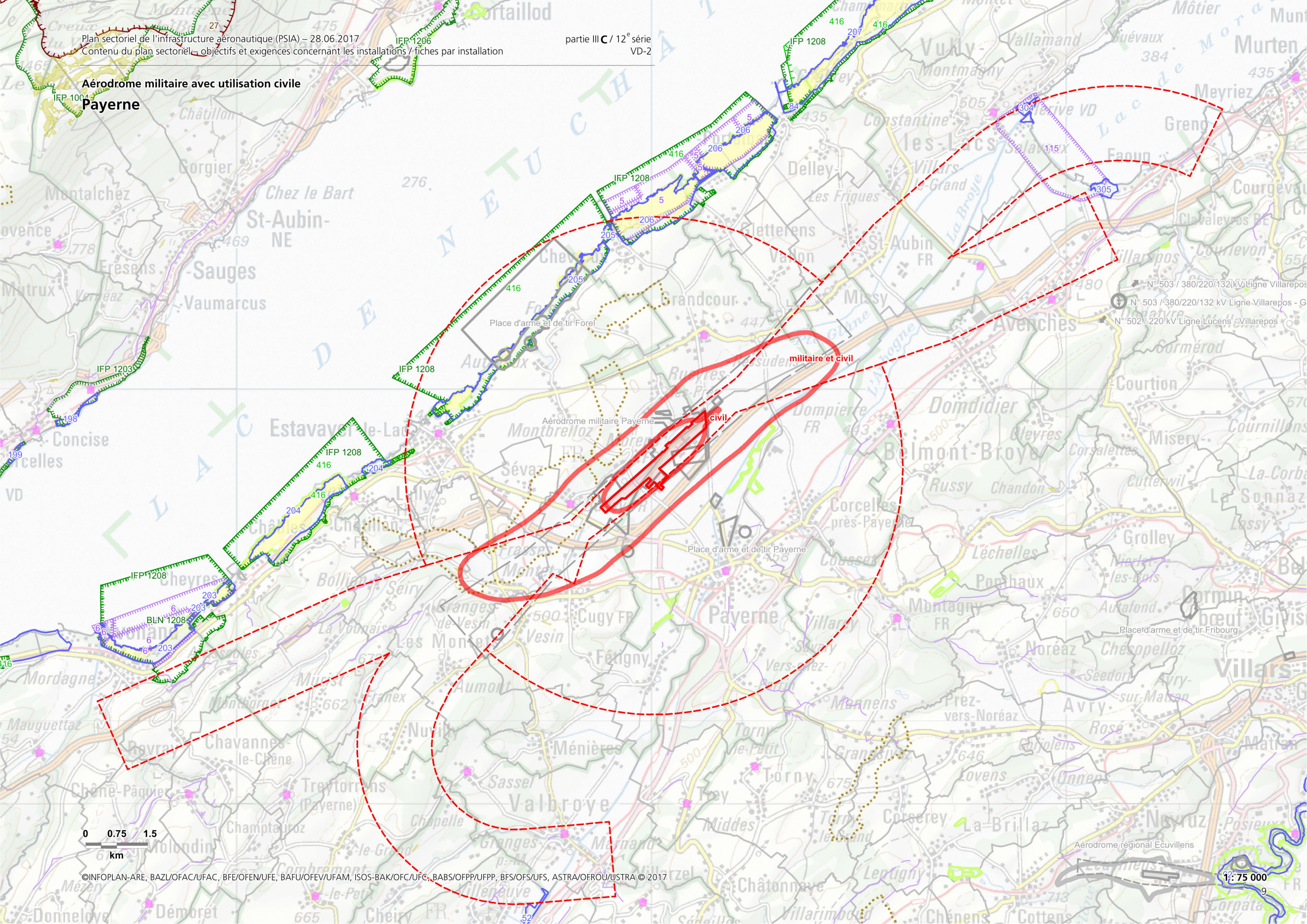
Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro et touchés par les mesures développées dans la partie «Décisions» de la fiche PSIA:

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-Chevroux
Zone alluviale	206	Les Grèves de Chevroux-Portalban
Zone alluviale	304	Embouchure de la Broye
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs	5	Chevroux jusqu'à Portalban (FR, VD)
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs	115	Salavaux (VD)

Equipement:

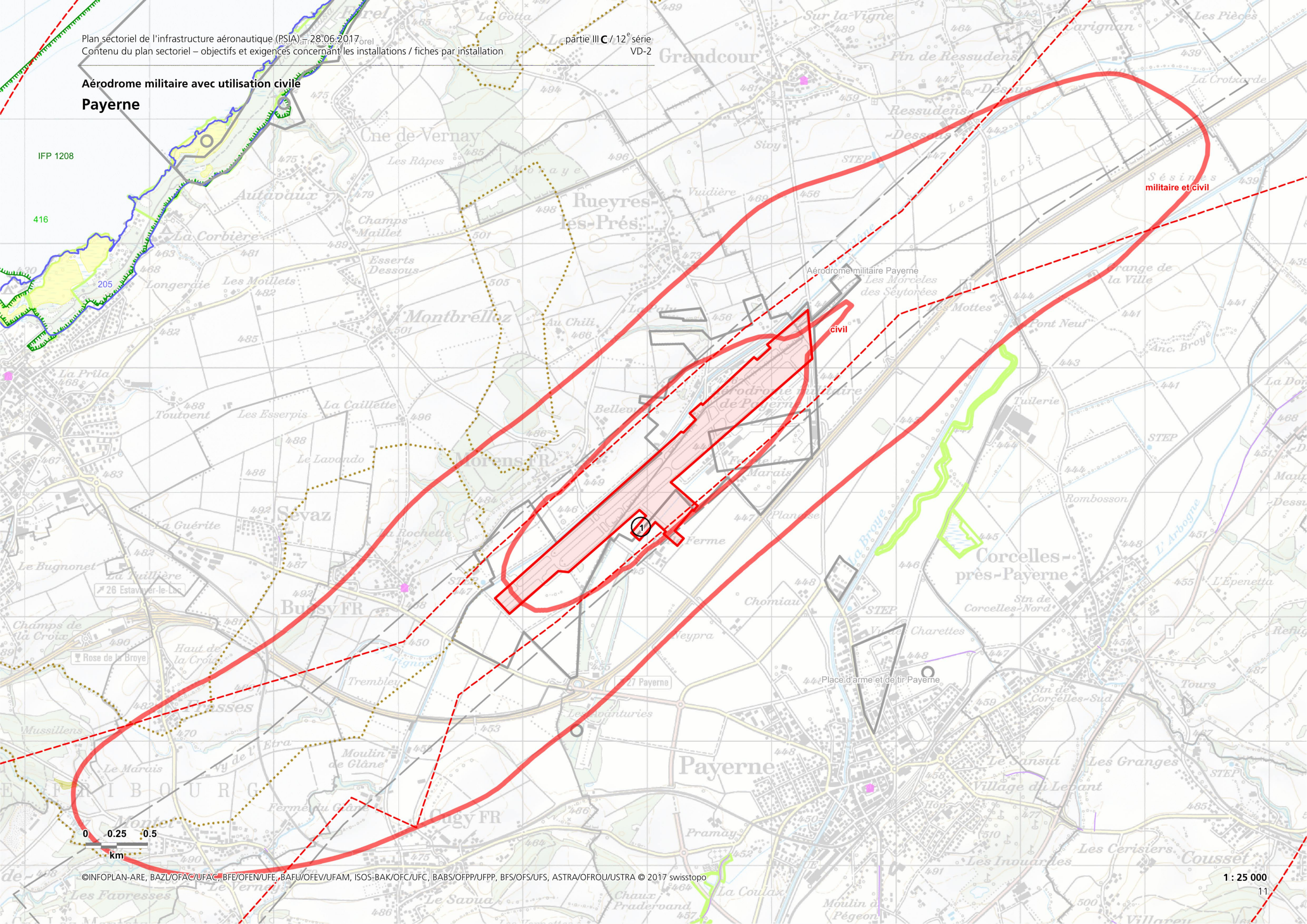
Pas de modification dans le domaine de la desserte (accès par la route).

Aérodrome militaire avec utilisation civile
Payerne



Aérodrome militaire avec utilisation civile

Payerne



Installation: **Bex**

VD-3

Réseau partiel: Champ d'aviation

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

Informations générales et données techniques:

- Canton: Vaud
- Commune de site: Bex
- Communes avec limitation d'obstacles: Bex, Collombey-Muraz (VS), Massongex (VS), Monthey (VS), Ollon
- Communes avec exposition au bruit: Bex, Ollon
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 11 469 (2012–2015)
 - max. 10 ans: 15 380 (2011)
 - base de référence CB: 15 876 (1994)
 - potentiel PSIA: 16 000

Rôle et fonction de l'installation:

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

Etat de la coordination:

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

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

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

Le projet de construction d'un hangar mentionné dans la fiche par installation du 7 décembre 2007 a été réalisé.

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 01.04.1974
- règlement d'exploitation du 07.04.2014
- cadastre d'exposition au bruit de février 1994
- cadastre de limitation d'obstacles de novembre 2015
- protocole de coordination de juillet 2002 avec compléments d'octobre 2002, de décembre 2003 et d'avril 2006

D É C I S I O N S	P/CR	CC	IP
Fonction de l'installation: Champ d'aviation ayant pour fonction le trafic commercial limité et non commercial (vol à moteur et à voile, instruction générale, vols d'hélicoptères et parachutisme occasionnel). Il sert essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique. Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur. 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. Périmètre d'aérodrome: Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation. Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire. Exposition au bruit: Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Les cantons et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire. 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. 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.	• • • • • • •	•	

E X P L I C A T I O N S	I N S T A N C E S R E S P O N S A B L E S
Fonction de l'installation, exploitation: Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation). Au surplus, l'exploitant de l'aérodrome souhaite permettre à l'un de ses membres, propriétaire d'un avion de type Do-27, d'organiser quelques vols à des fins touristiques contre rémunération. Dans ces conditions, la fiche a été adaptée afin de refléter exactement la situation concrète, quand bien même l'incidence de la modification proposée apparaît mineure puisqu'elle n'entraîne ni majoration des mouvements existants, ni modification de la situation à l'égard de l'environnement. Périmètre d'aérodrome, infrastructure: Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. En outre, il délimite l'étendue sur laquelle le droit fédéral est applicable aux constructions et installations servant à l'exploitation de l'aérodrome. Le périmètre d'aérodrome ne se situe pas sur des surfaces d'assolement (SDA); aucun conflit n'est par conséquent identifié. Les cantons et communes concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire. Si de nouveaux projets d'infrastructures deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées. Exposition au bruit: Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul 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. La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV). La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions 2010, soit la situation future du nombre de mouvements (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. Vu les conditions météorologiques à Bex, le sens de piste 33 (direction nord-ouest) est majoritairement utilisé. Le territoire exposé au bruit établit le cadre des «immissions de bruit admissibles» au sens de l'art. 37a OPB. Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas dépasser ce territoire. Ces immissions sont à déterminer dans le cadre d'une procédure ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation) et figurer dans la décision administrative correspondante.	<i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne <i>Exploitant d'aérodrome:</i> AeroBex Aérodrome des Placettes 1880 Bex

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 16 novembre 2015. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

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

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12 % de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation.

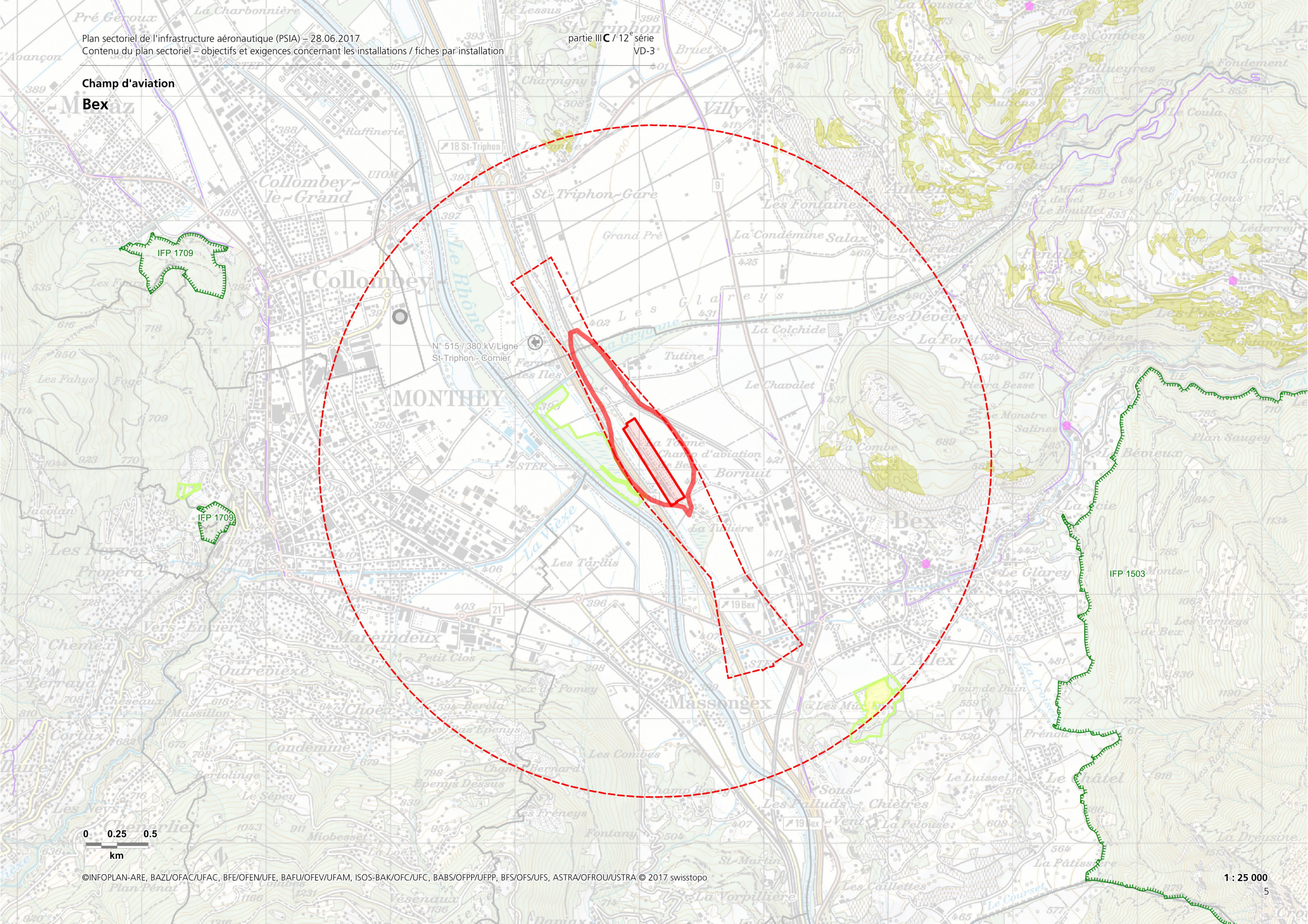
Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. *La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations*, Environnement pratique, 2004). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte. La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans de construction. L'exploitant détermine à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique.

Dans le cas des mesures de compensation, une charge contenue dans le dispositif de la décision du 7 mai 2010 relative à la construction d'un abri-tunnel pour avion exige que l'exploitant soumette à l'OFAC un concept de compensation écologique.

Équipement:

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

Champ d'aviation
Bex



Installation: **Yverdon**

VD-5

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: Yverdon-les-Bains
- Communes avec limitation d'obstacles: Belmont-sur-Yverdon, Chamblon, Ependes (VD), Mathod, Montagny-près-Yverdon, Suscévaz, Treycovagnes, Valeyres-sous-Ursins, Yverdon-les-Bains
- Communes avec exposition au bruit: Ependes (VD), Suscévaz, Treycovagnes, Yverdon-les-Bains
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 19 715 (2012–2015)
 - max. 10 ans: 21 688 (2014)
 - base de référence CB: 22 455 (1996)
 - potentiel PSIA: 30 000

Rôle et fonction de l'installation:

Champ d'aviation (installation privée) existant depuis 1935 faisant partie du réseau suisse des champs d'aviation et servant avant tout à l'aviation sportive. Il est destiné aux vols à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères et occasionnellement au parachutisme. Il doit aussi satisfaire de plus en plus souvent à des besoins relevant des vols d'affaires.

Etat de la coordination:

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

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

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

Renvois:

Réseau champs d'aviation
 III – B4

Documents de base:

- autorisation d'exploitation du 22.08.1979
- règlement d'exploitation du 08.09.1999
- cadastre d'exposition au bruit de décembre 1996
- cadastre de limitation d'obstacles de février 2015
- protocole de coordination de janvier 2016

L'exploitant a l'intention dans un premier temps de rénover et d'adapter les installations d'aérodrome existantes (notamment hangars, station essence pour avions, bureau C, restaurant et parkings pour voitures) de même que de construire de nouveaux hangars et une voie de roulage en dur, nécessitant le réaménagement du tarmac. Dans un deuxième temps, des projets de construction, au stade de la déclaration d'intention, pourraient voir le jour comme le développement d'entreprises liées à l'aéronautique et la prolongation de la piste. Le cas échéant, ces projets nécessiteront la redéfinition du périmètre d'aérodrome. Les projets de construction, ainsi qu'une partie du périmètre d'aérodrome, touchent des surfaces d'assolement agricoles selon le plan sectoriel du Canton de Vaud. Une utilisation aéronautique de ces terres peut être compatible avec les SDA si elle n'entraîne aucune modification du sol et qu'elle n'altère pas la qualité du sol (respect des critères fixés en la matière par la Confédération). Si des SDA sont en revanche touchées par des projets de construction, alors le Canton de Vaud estime que les SDA touchées doivent être compensées par la marge cantonale, quand celle-ci sera repourvue. Ce point doit être traité dans le cadre de la procédure d'approbation des plans pour tout projet ayant un impact sur les SDA. <i>Procédures en cours:</i> la procédure d'approbation des plans pour partie ou l'ensemble des projets prévus par l'exploitant (rénovation des hangars, adaptation de la station essence pour avions, construction de nouveaux hangars et d'une voie de roulage en dur) pourra se faire parallèlement à la procédure d'adoption de la présente fiche PSIA. <i>Les surfaces vertes</i> de l'installation seront valorisées selon la conception «Paysage Suisse» et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).	
D É C I S I O N S Fonction de l'installation: Champ d'aviation servant essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique. Il est destiné aux vols à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et occasionnellement au parachutisme. Il doit satisfaire aussi de plus en plus souvent à des besoins relevant des vols d'affaires. Conditions générales de l'exploitation: L'exploitation se poursuit dans le cadre réglementaire actuel. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité. P/CR CC IP • • •	

	P/CR	CC	IP
Périmètre d'aérodrome: Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Il englobe le projet de voie de roulage en dur [1] et les projets suivants [2]: la construction de nouveaux hangars, la rénovation et l'adaptation de différentes installations (notamment hangars, station essence pour avions, restaurant, bureau C et parkings pour voitures). Le canton et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire. Des projets de construction, au stade de la déclaration d'intention, pourraient voir le jour comme le développement d'entreprises liées à l'aéronautique [3] et la prolongation de la piste [4]. Ces projets nécessiteront la redéfinition du périmètre d'aérodrome.	•		•
Exposition au bruit: Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Le canton et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire. Le bruit admissible doit être mis à jour et fixé dans une procédure administrative déterminante (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation). Une fois que le bruit admissible sera fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour.	•	•	
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. 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. A cet effet, un concept de compensation écologique devra être établi par l'exploitant dans le cadre du prochain projet qui fera l'objet d'une demande d'approbation des plans.	• •	•	

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

Fonction de l'installation, exploitation:

Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation); il se base sur les décisions concernant les champs d'aviation définies dans la partie conceptionnelle du PSIA (partie III B4). L'exploitation est définie dans le règlement d'exploitation.

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

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

Afin de garantir notamment la qualité paysagère et architecturale du lieu, l'exploitant élabore ses futurs projets en étroite collaboration avec la Municipalité d'Yverdon-les-Bains, propriétaire des terrains.

Dans un premier temps, l'exploitant entend rénover les installations d'aérodrome existantes (notamment hangars, station essence pour avions, bureau C, restaurant et parkings pour voitures) et construire de nouveaux hangars [2] et une voie de roulage en dur [1]. Dans un deuxième temps et sur le long terme, il est envisagé de développer des entreprises liées à l'aéronautique [3] et éventuellement de prolonger la piste [4]. L'espace cours d'eau, inconstructible en raison du risque d'inondations, pourrait avoir des répercussions sur les futurs projets de construction. De même, en cas d'allongement de la piste, un conflit potentiel existe avec le corridor à faune d'importance régionale qui se situe au sud-ouest de l'aérodrome. Dans tous les cas, ces projets sont actuellement au stade de réflexion et nécessiteront la redéfinition du périmètre d'aérodrome.

Les constructions autres que les installations d'aérodrome (installations annexes) peuvent être réalisées à l'intérieur du périmètre d'aérodrome, mais les installations d'aérodrome ont la priorité. Les installations annexes doivent en outre être compatibles avec la sécurité et l'exploitation de l'aérodrome.

Le périmètre d'aérodrome se situe en partie sur des surfaces d'assollement (SDA); des conflits sont identifiés autour des pistes et au nord-est de l'installation.

A l'instar des projets ci-dessus, si de nouveaux projets d'infrastructure deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation des plans seront engagées.

Exposition au bruit:

Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements annuels 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.

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Cette courbe symbolise toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immissions et d'alarme des DS II à IV).

I N S T A N C E S

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

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

Exploitant d'aérodrome:
Air Club Yverdon, section de l'AéCS Yverdon,
1401 Yverdon-les-Bains

La courbe de bruit (55 dB(A)) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions, soit la situation future du nombre de mouvements (exposition au bruit issue du Rapport technique du calcul de bruit du 7 septembre 2015). Le nombre de mouvements par heure de l'année d'exploitation en 2013 a été augmenté linéairement au total de 30 000 mouvements (potentiel PSIA). La répartition de la direction de la piste en usage correspond à 50 % pour la piste 05 et 50 % pour la piste 23. La charge sonore ainsi définie a été coordonnée lors du processus de coordination avec le canton et les communes concernées. Ces dernières se sont toutes montrées d'accord avec les courbes d'exposition au bruit.

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

Le bruit admissible doit être mis à jour et fixé dans une procédure administrative ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation). Une fois que le bruit admissible sera fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour.

Limitation d'obstacles:

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

Protection de la nature et du paysage, environnement:

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

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12 % de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation.

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

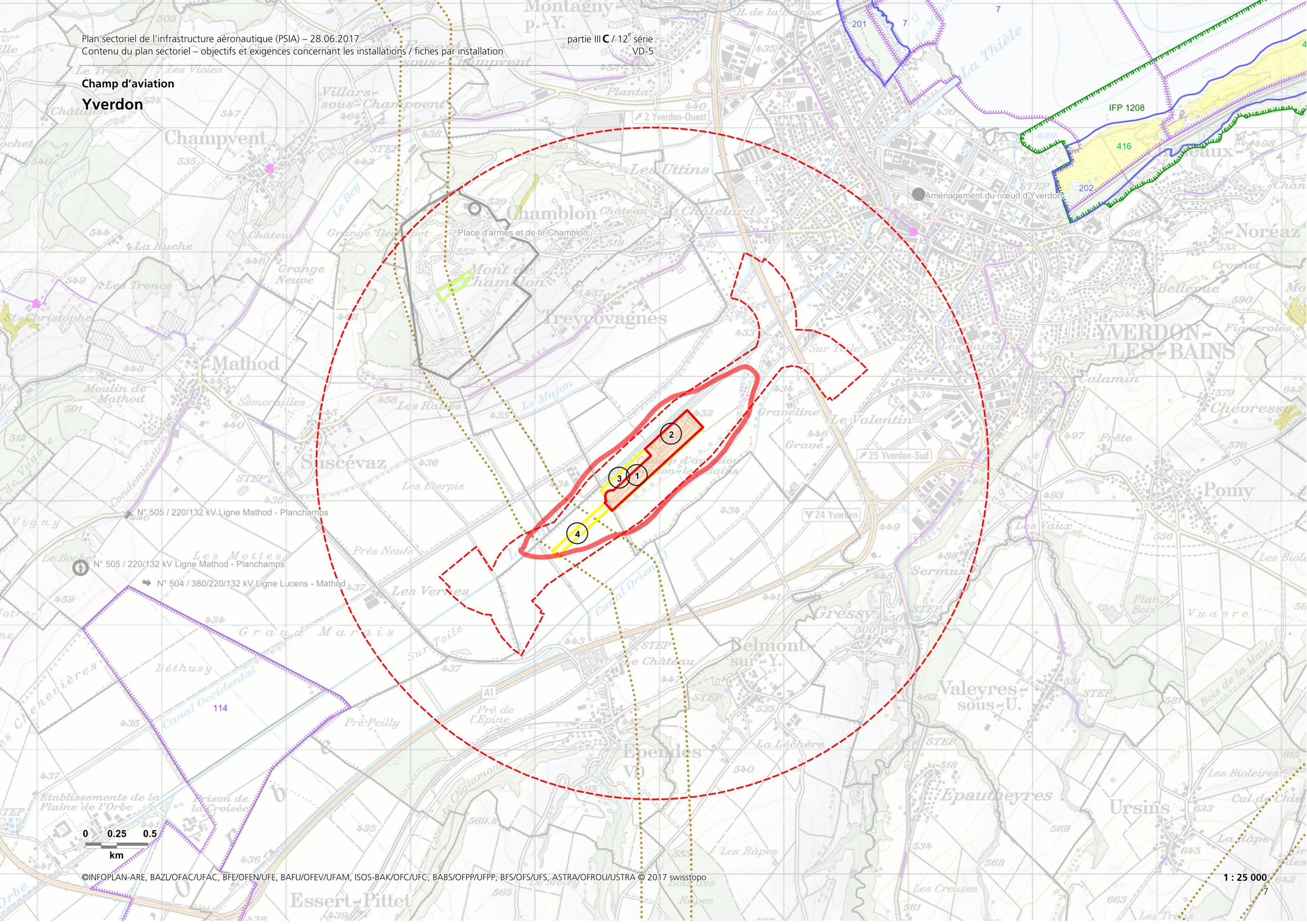
La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans. Dans le cadre du projet de rénovation des installations, l'exploitant déterminera à l'aide d'un concept comment, sous 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. La mise en place des mesures sera déterminée dans le cadre des procédures d'approbation des plans à venir. Il s'agira de coordonner ces différentes mesures avec la mise en oeuvre de la liaison biologique du Réseau écologique cantonal, ainsi qu'avec les projets agroécologiques et les projets de contributions à la qualité du paysage en cours dans le secteur de l'aérodrome. Enfin, une coordination doit être faite avec le projet pilote de valorisation biologique dans le secteur situé entre la Thielle et le Canal occidental au nord-ouest de l'aérodrome.

Les projets de construction, ainsi qu'une partie du périmètre d'aérodrome, touchent des surfaces d'assolement agricoles selon le plan sectoriel du Canton de Vaud. Une utilisation aéronautique de ces terres peut être compatible avec les SDA si elle n'entraîne aucune modification du sol et qu'elle n'altère pas la qualité du sol (respect des critères fixés en la matière par la Confédération). Si des SDA sont en revanche touchées par des projets de construction, alors le Canton de Vaud estime que les SDA touchées doivent être compensées par la marge cantonale, quand celle-ci sera repourvue. Ce point doit être traité dans le cadre de la procédure d'approbation des plans pour tout projet ayant un impact sur les SDA.

Equipement:

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

Champ d'aviation
Yverdon



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL

Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

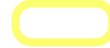
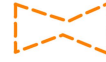
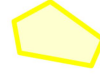
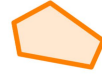
Gebiet mit Hindernisbegrenzung
aire de limitation d'obstacles
aera con limitazione degli ostacoli

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

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



Verknüpfungen zum Text

Renvoi au texte

Rinvio al testo



...

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



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



Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria



Infrastruktur Schifffahrt
infrastructure navigation
infrastruttura navigazione



Militär
militaire
militare



Übertragungsleitungen
lignes de transport d'électricité
elettrodotti

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



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



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



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



Auengebiet
zone alluviale
zona golenale



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



Jagdbanngebiet
district franc
bandita



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 et mobili



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS



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 storiche d'importanza nazionale
(con sostanza, risp. con molta sostanza)

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale



Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

Explication des termes utilisés

Communes de site	Communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre d'aérodrome fixé dans le PSIA. Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome.	
Communes avec limitation d'obstacles	Communes dont le territoire est touché par le territoire avec limitation d'obstacles fixé dans le PSIA. Le territoire avec limitation d'obstacles correspond, pour les aérodromes concessionnaires, à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité d'après l'art. 42 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0). Pour les champs d'aviation, elle correspond à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles selon l'art. 62 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1).	
Communes avec exposition au bruit	Communes dont le territoire est touché par le territoire exposé au bruit et fixé dans le PSIA. La valeur de planification pour un degré de sensibilité II est déterminante (conformément à l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41)).	
Prestations de trafic		
- moyenne 4 ans	Moyenne des mouvements d'avions à moteur annuels durant les quatre dernières années.	
- max. 10 ans	Nombre maximal de mouvements d'avions à moteur relevé pendant les dix dernières années (avec l'année déterminante).	
- base de référence CB	Nombre de mouvements annuels, sur la base duquel le cadastre de bruit (CB) en vigueur a été calculé (avec l'année déterminante).	
- potentiel PSIA	Nombre de mouvements annuels fixé dans le processus de coordination comme valeur de référence pour le développement futur. Ce nombre sert de base au calcul de la courbe d'exposition au bruit.	
Décisions	• Coordination réglée CR • Coordination en cours CC • Information préalable IP	

Coordination réglée
CR

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

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

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

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

Coordination en cours
CC

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

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

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

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

Information préalable
IP

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

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

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

Objectifs et exigences conceptuels

Adaptation partie conceptuelle:

Partie III B3 – Aérodomes militaires avec utilisation civile:

- Suppression du champ d'aviation Mollis (GL) du réseau partiel

Partie III B4 – Champs d'aviation:

- Intégration du champ d'aviation Mollis (GL) dans le réseau partiel

Adaptation Partie III B3 et Partie III B4:

- Suppression du champ d'aviation Mollis (GL) du réseau partiel Aérodomes militaires avec utilisation civile et intégration dans le réseau partiel Champs d'aviation

La partie conceptuelle du PSIA du 18 octobre 2000 (partie III B3) classe l'aérodrome de Mollis dans la catégorie des aérodromes militaires avec utilisation civile. Les Forces aériennes ont cessé d'exploiter l'installation fin 2007. Il est aujourd'hui question de reconvertir l'aérodrome en champ d'aviation civil.

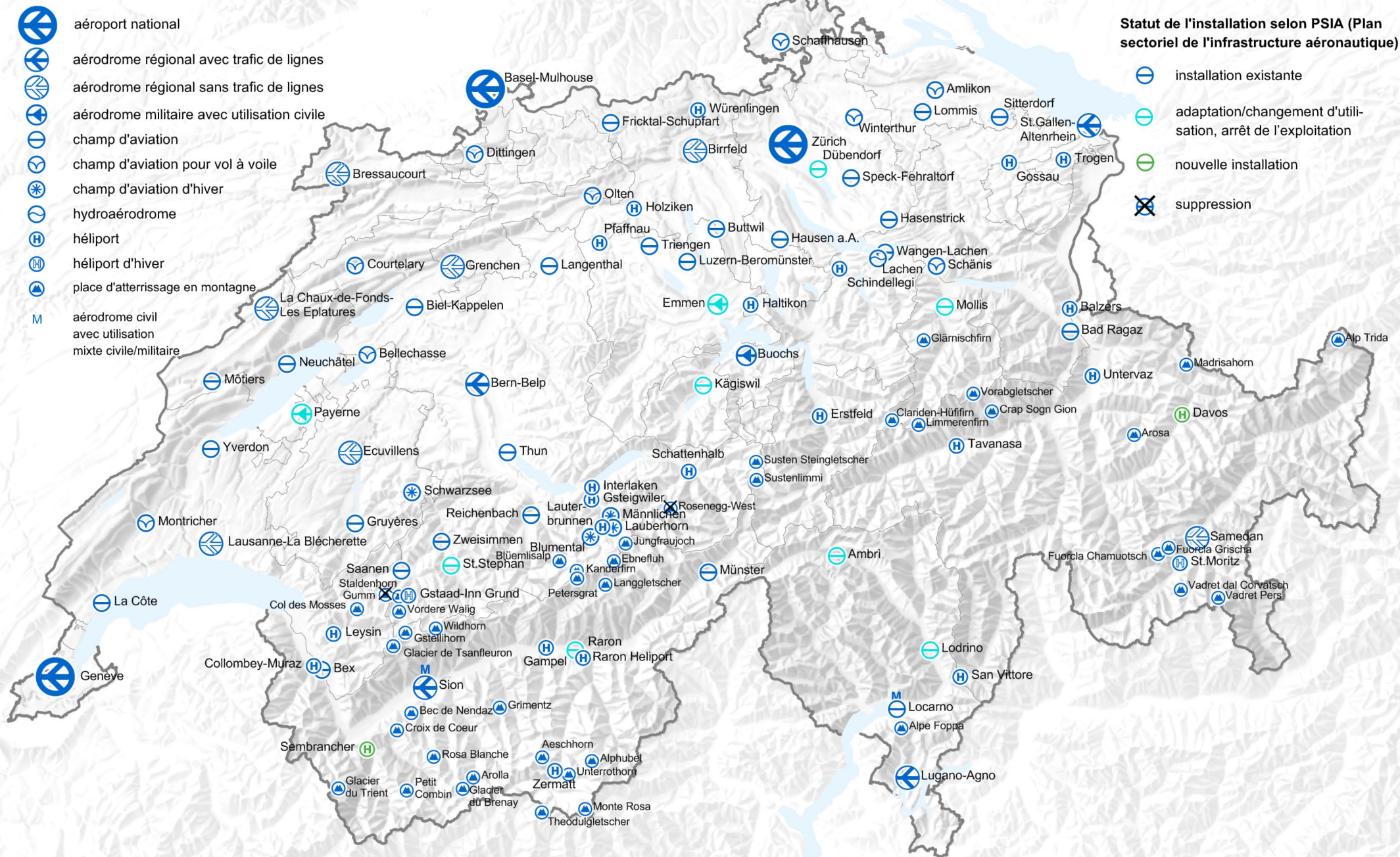
À cette fin, la partie conceptuelle du PSIA du 18 octobre 2000 doit être modifiée comme suit:

L'aérodrome de Mollis (GL) est supprimé du réseau partiel Aérodomes militaires avec utilisation civile (partie III B3) et est intégré dans le réseau partiel Champs d'aviation sous coordination réglée (partie III B4). Les cartes du réseau global et des réseaux partiels concernés seront adaptées en conséquence (cf. carte suivante).

Le texte de la partie III B3 (Aérodomes militaires avec utilisation civile) ne sera pas adapté. Cette partie sera entièrement remaniée dans le cadre de la prochaine révision totale de la partie conceptuelle.

Aérodromes civils

Etat: 28.06.2017



Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT

Sommaire du rapport explicatif

- 1 Contexte et objet de l'examen
- 2 Déroulement de la planification et collaboration
- 3 Prise en compte des propositions

1 Contexte et objet de l'examen

Une procédure par étapes a été choisie tant pour l'élaboration que pour l'approbation du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Dans une première phase, le Conseil fédéral a adopté le 18 octobre 2000 la partie conceptuelle du plan (parties I – IIIB).

Depuis, des fiches sont établies pour chaque aéroport et en spécifient les exigences propres (partie IIIC). L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est chargé d'établir cette partie du plan (fiches par installation) en collaboration avec les services fédéraux concernés et en tenant compte des plans directeurs cantonaux.

À ce jour, le Conseil fédéral a approuvé les fiches de 52 installations, soit 2 aéroports nationaux, 10 aéroports régionaux, 2 aéroports militaires avec utilisation civile, 34 champs d'aviation et 4 héliports (cf. partie Contenu du plan sectoriel, p. 7)

La partie conceptuelle, les fiches par installation, de même que les rapports explicatifs et rapports d'examen établis pour chaque série de fiches sont publiés sur Internet à l'adresse www.bazl.admin.ch/SIL.

La douzième série comprend les fiches des champs d'aviation de Mollis (GL) et d'Yverdon (VD) et des héliports de Lauterbrunnen (BE) et d'Erstfeld (UR), une adaptation de la fiche de l'aéroport militaire avec utilisation civile de Payerne (VD) ainsi qu'une mise à jour des fiches des champs d'aviation de Triengen (LU), d'Oltén (SO) et de Bex (VD) et de l'héliport d'Interlaken (BE).

2 Déroulement de la planification et collaboration

L'élaboration des fiches pour les installations de Mollis (GL), d'Yverdon (VD), de Lauterbrunnen (BE) et d'Erstfeld (UR) et l'adaptation de la fiche de l'aéroport de Payerne (VD) se fondent sur les protocoles de coordination établis pour la coordination territoriale conformément aux exigences de la partie conceptuelle du PISA (partie III A-3). Ces protocoles retranscrivent le résultat des travaux réalisés en commun par les services de planification concernés. Ont pris part à ces travaux les services fédéraux compétents (OFAC, ARE, OFEV), les services compétents des cantons de Glaris, de Vaud, de Berne et d'Uri, les communes concernées et les exploitants des installations (exploitants d'aéroport).

Les fiches et l'adaptation de la partie conceptuelle ont été mises en consultation de septembre à décembre 2016, d'abord auprès des services fédéraux puis, dans le cadre d'une procédure d'audition, auprès des cantons et communes concernés. Les cantons ont vérifié que ces changements concordaient avec les buts et principes de leurs planifications directrices et qu'ils n'étaient pas incompatibles avec les plans directeurs en vigueur. Dans le même temps, la population a été informée et consultée, dans le cadre d'une procédure de participation publique, sur les nouvelles fiches des installations de Lauterbrunnen, d'Erstfeld et de Mollis. Suite à cela, l'OFAC a mené une discussion au sujet de la fiche de l'aéroport de Mollis avec toutes les parties impliquées afin de clarifier les questions en suspens. L'information et la procédure de participation publique sur la nouvelle fiche de l'aéroport d'Yverdon ont eu lieu en mars 2017.

La fiche de l'aérodrome militaire de Payerne (VD) a été adaptée pour tenir compte de la modification du périmètre de l'aérodrome ainsi que de l'aire de limitation d'obstacles. Par la même occasion, les contenus non contraignants (Situation initiale, Explications) ont été actualisés. L'adaptation de la fiche de l'aérodrome de Payerne découle des conclusions du processus de coordination mené avec les services cantonaux, la commune d'implantation et l'exploitant d'aérodrome.

Les mises à jour des fiches des aérodromes de Triengen (LU), d'Olten (SO), de Bex (VD) et d'Interlaken (BE) portent essentiellement sur l'adaptation de l'aire de limitation d'obstacles dictée par la modification des cadastres locaux des surfaces de limitation d'obstacles. Par la même occasion, les contenus périmés des parties Situation initiale et Explications ont été actualisés. À la suite d'une première consultation des services fédéraux concernés, les cantons et les communes ont eu la possibilité de prendre position dans le cadre de la procédure d'audition qui s'est tenue de septembre à décembre 2016. Les propositions ainsi que la manière dont elles ont été prises en considération sont récapitulées ci-après.

Une deuxième consultation des offices a été organisée par la suite en mai 2017. Les services fédéraux ont vérifié que les fiches par installation coïncidaient avec les buts et principes de leur planification sectorielle et qu'elles n'étaient pas incompatibles avec leurs conceptions et plan sectoriel existants au sens de l'art. 13 LAT. Les résultats sont également récapitulés ci-après.

3 Prise en compte des propositions

3.0 En général pour toutes les fiches par installation

3.0.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia</i>		
Der Flugplatzperimeter resp. das Gebiet mit Hindernisbegrenzung der Objektblätter Interlaken, Triengen, Erstfeld, Mollis, Payerne, Bex und Yverdon wird von bestehenden Stromfreileitungen durchquert. Vereinzelt sind auch bestehende Rohrleitungen betroffen. Wir gehen davon aus, dass diese Leitungen Bestandesschutz geniessen und die Anpassung des SIL keinen Anspruch auf Entfernung oder Verlegung dieser Leitungen begründet.	-	Bestehende Leitungen geniessen Bestandesschutz und sind teils als Luftfahrthindernisse erfasst.

3.1 Objektblatt Interlaken (Fortschreibung)

3.1.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i>		
Erläuterungen; Lärmbelastung: Wie die Erfahrung (vgl. Heliport Balzers) zeigt, ist die Anzahl der Flugbewegungen, bei welcher neben dem gemittelten maximalen Schallpegel (L_{max}) auch der energie-äquivalente Dauerschallpegel (L_N) einen Einfluss auf die Immissionsbeurteilung hat, kleiner als 5000. Daher ist der Hinweis, ab wann der L_{max} nicht mehr allein massgebend ist, auf 3000 (statt 5000) Bewegungen zu korrigieren.	Erläuterungen; Lärmbelastung: «[...] Bis zu einer Zahl von ca. 3000 5000 Flugbewegungen pro Jahr sind für die Beurteilung der Lärmbelastung die Grenzwerte L_{max} massgebend. [...]»	Dem Antrag wird entsprochen.
<i>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BASPO Bundesamt für Sport / OFSPO Office fédéral du sport / UFSPO Ufficio federale dello sport</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWL Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays / UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFER Ufficio federale del personale</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>swisstopo Bundesamt für Landestopografie / swisstopo Office fédéral de topographie / swisstopo Ufficio federale di topografia</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>Die Post / La Poste / La Posta</i>		
keine Bemerkungen	-	-

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

3.1.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Bern (Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion)		
1 Die vom Heliport neu Richtung Westen verlaufende Hindernisbegrenzung ist zu überprüfen. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, wieso die Hindernisbegrenzung bis in den Raum Weissenau führt. Schliesslich müssen die Helikopter, um vom Heliport aus den Grossen Rugen zu überfliegen, rasch eine grosse Höhe erreichen.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung im SIL-Objektblatt entspricht den Umrissen der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK). Dieser wurde entsprechend den Vorschriften der ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation) erstellt. Gemäss diesen Vorschriften haben die Hindernisbegrenzungsflächen der An- und Abflugwege von Heliports, unabhängig vom Terrain, eine Länge von 3.3 Kilometern aufzuweisen.
2 In den Erläuterungen zum ökologischen Ausgleich fehlen Informationen zum Umsetzungsstand der 2006 verlangten Massnahmen. Wir bitten Sie, uns diesbezüglich zu informieren und aufzuzeigen, welche Wirkungen die bisher ergriffenen Massnahmen haben und ob allenfalls zusätzlicher Handlungsbedarf besteht. Falls zusätzliche Massnahmen angezeigt sind, sollte die Flugplatzhalterin unseres Erachtens in den Festlegungen des Objektblatts verpflichtet werden, diese innerhalb einer bestimmten Frist zu realisieren.	-	Der SIL ist als behördenverbindliche Planung für den Flugplatzhalter nicht bindend. Aus diesem Grund ist er für Festlegungen an die Adresse des Flugplatzhalters ungeeignet. Die Information des Kantons über den Stand der Umsetzung der Massnahmen zum ökologischen Ausgleich ist erfolgt.
Gemeinde Ringgenberg (Gemeinderat)		
Keine Einwände zu den geplanten Anpassungen	-	-
Regionalkonferenz Oberland-Ost		
Ein Teil des Areals des ehemaligen Militärflugplatzes Interlaken ist gemäss Regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK) als regionaler Arbeitsschwerpunkt ausgeschieden. Mit Realisierung des Direktanschlusses des Areals an die Autobahn A8 wird das Potenzial für künftige Nutzungen stark ansteigen. Die Arealentwicklungsplanung soll 2017 gestartet werden. Allfällige künftige Nutzungen sollten durch den Betrieb des Heliports nicht beschränkt werden.	-	Der Betrieb des Heliports und die Entwicklung als regionaler Arbeitsschwerpunkt behindern sich nach heutiger Einschätzung nicht. Die räumlichen Festlegungen (Lärm- und Hindernisbegrenzung) des SIL-Objektblatts Interlaken sind im Rahmen der künftigen Arealentwicklungsplanung zu berücksichtigen.
Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega), Flugplatzhalterin		
Auf Seite 1 ist das SIL-Potenzial von 2000 Flugbewegungen gelöscht worden; zudem ist eine Vorhersage betreffend zukünftiger Flugbewegungen schwierig. Aus diesen Gründen beantragen wir im Objektblatt folgende zusätzliche Löschungen: - Ausgangslage, Standort: «Der Standort des neuen Heliports liegt im Bereich der Arbeitszone SF-Halle 1 in Wilderswil. Die An- und Wegflüge erfolgen von bzw. nach Westen oder Nordosten. Die Rega rechnet mit jährlich 2000 Flugbewegungen.» - Erläuterungen, Lärmbelastung: «Die Rega rechnet mit jährlich 2000 Flugbewegungen.»	Ausgangslage, Verkehrsleistung: «Potenzial SIL: 2000 Bewegungen»	Der Hinweis, auf welcher Bewegungszahl die Fluglärmberechnung beruht, wurde irrtümlicherweise gelöscht. Er soll weiterhin im Objektblatt aufgeführt sein. Vor diesem Hintergrund sind die beiden beantragten Löschungen hinfällig.

3.2 Objektblatt Lauterbrunnen

3.2.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
Das Gebiet mit Lärmbelastung beruht auf 7700 Flugbewegungen, 2015 wurden 8200 Bewegungen geflogen. Zeigt sich in den Jahren 2016 und 2017, dass die Zahl der Flugbewegungen weiterhin über 7700 beträgt, muss überprüft werden, ob die im SIL dargestellten Lärmkurven noch aktuell sind. Ansonsten muss der SIL angepasst werden. Dies ist auch bei der Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 37a LSV zu berücksichtigen.	-	Ein Wachstum der Flugbewegungen über das SIL-Potenzial hinaus kann vom Flugplatzhalter nur mit Rettungs- und Einsatzflügen oder Arbeitsflügen begründet werden. Für Sport- und Freizeitflüge können maximal 2500 Bewegungen geltend gemacht werden.
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BASPO Bundesamt für Sport / OFSPO Office fédéral du sport / UFSPU Ufficio federale dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWL Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays / UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OPPER Office fédéral du personnel / UPPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
keine Bemerkungen	-	-
swisstopo Bundesamt für Landestopografie / swisstopo Office fédéral de topographie / swisstopo Ufficio federale di topografia		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-

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

3.2.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Bern (Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion)		
1 Das Objektblatt ist mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung vereinbar. Der Kanton stimmt dem Objektblatt grundsätzlich zu.	-	-
2 Die Flugplatzhalterin ist in den Festlegungen zu verpflichten, mit dem Plangenehmigungsgesuch für die Bauvorhaben und in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton die ökologischen Ersatz-, Ausgleichs- und Aufwertungsmassnahmen festzulegen.	Festlegungen, Natur- und Landschaftsschutz: «[...] Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die konkreten Massnahmen sind im Verfahren zur Änderung des Betriebsreglements auszuweisen und in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton festzulegen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.»	Dem Antrag wird entsprochen. Die Verpflichtung zur Festlegung der Aufwertungsmassnahmen wird mit dem gemäss Objektblatt zu ändernden Betriebsreglement verknüpft.
Gemeinde Lauterbrunnen [Standortgemeinde und Flugplatzhalterin] (Gemeinderat)		
1 Die Interessen der Gemeinde sind im Objektblatt berücksichtigt.	-	-
2 Kürzlich kam es zu unvorhersehbaren personellen Veränderungen beim Heliport (Wechsel Basisleitung, Tod Notarzt). Dessen Auswirkungen auf den Heliport sind derzeit unklar. Aufgrund dessen wird beantragt, das SIL-Verfahren zum Heliport Lauterbrunnen für sechs Monate zu sistieren.	-	Dem Antrag wird nicht entsprochen, weil die mit dem Objektblatt vorgenommene raumplanerische Abstimmung des Heliports mit der Umgebung über die personelle Besetzung des Heliports hinausreicht. Im Weiteren besteht ein öffentliches Interesse, dass das nicht mehr zeitgemässe Betriebsreglement durch ein neues Betriebsreglement abgelöst wird, wofür das Objektblatt die Grundlage bildet. Sollten die personellen Änderungen dennoch zu anderen Zukunftsabsichten des Heliports führen, so kann die Gemeinde als Flugplatzhalterin nach Verabschiedung des Objektblatts eine Anpassung des Objektblatts aufgrund veränderter Verhältnisse beantragen.
Gemeinde Bönigen		
Verzicht auf Stellungnahme	-	-
Regionalkonferenz Oberland-Ost		
Die regionalen Anliegen sind im Objektblatt berücksichtigt.	-	-

3.2.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kaspar von Almen AG, Lauterbrunnen		
1 Der Zweck der Anlage sei bezüglich Sport- und Freizeitflügen sehr viel einschränken-der zu formulieren und dem kantonalen Leitbild Luftverkehr sei besser Rechnung zu tragen. Die Sport- und Freizeitfliegerei sei insbesondere an Sonn- und Feiertagen zu untersagen. Flüge für das Skydiving ab Talboden sind generell zu untersagen. Es ist wie bei anderen Objektblättern (bspw. St. Gallen-Altenrhein) die Gewährung von Erleichterungen auszuschliessen.	-	Sport- und Freizeitflügen kommt auf dem Heliport gemäss der Zweckbestimmung im Objektblatt klar zweite Priorität zu. Das Objektblatt ist auf die kantonale Richtplanung abgestimmt. Die Sport- und Freizeitflüge stellen einerseits eines der wirtschaftlichen Standbeine des Heliports dar, andererseits ergänzen sie das regionale Tourismusangebot. Durch die zahlenmässige Begrenzung dieser Flüge im Objektblatt wird dem kantonalen Leitbild Luftverkehr (Festlegung von Eckwerten der Umweltbelastung) Rechnung getragen.
2 Die Funktionen und der Betrieb der Heliports Interlaken (Rega), Gsteigwiler und Lauterbrunnen sind im Hinblick auf eine Sanierung bzw. Minimierung der Lärmbelastung zu koordinieren und zu begrenzen.	-	Die SIL-Objektblätter werden jeweils einzeln erarbeitet. Die räumliche Nähe der drei Heliports, die durch verschiedene Gesellschaften betrieben werden, ist historisch gewachsen und wesentlich auf die zentrale Lage im Berner Oberland (kurze Wege) zurückzuführen. Im Weiteren erstreckt sich der Einsatzbereich der drei Heliports nicht nur auf das Lauterbrunnental und die Jungfrau-Region, sondern auf das ganze Berner Oberland.
3 Das SIL-Potenzial an Flugbewegungen ist deutlich zu reduzieren und auf höchstens 5000 (ohne Rettungsflüge) zu begrenzen.	-	Aus Sicht der Raumplanung sind die Lärmimmissionen relevant. Diese werden durch das im Objektblatt festzulegende «Gebiet mit Lärmbelastung» begrenzt. Die Bewegungsanzahl dient allein als Berechnungsgrundlage für das Gebiet mit Lärmbelastung. Mit der Bewegungszahl von 7700 Flugbewegungen soll dem Heliport ein raumplanerischer Spielraum gewährt werden. Die Anzahl der Sport- und Freizeitflüge wird im Objektblatt neu zahlenmässig begrenzt.
Pro Natura Berner Oberland		
Der Flugbetrieb ab dem Heliport beeinträchtigt hochgradig geschützte Landschaften, belästigt die Ruhe- und Erholungssuchenden und widerspricht dem kantonalen Leitbild Luftverkehr. Die Flugbewegungen sind deshalb zu reduzieren und es sind lediglich Rettungs-, Versorgungs- und Arbeitsflüge zuzulassen.	-	Das Lauterbrunnental liegt in der touristisch intensiv genutzten Jungfrau-Region und die Sport- und Freizeitflüge ab dem Heliport dienen dem regionalen Tourismusangebot. Die Anzahl der Sport- und Freizeitflüge wird im Objektblatt neu zahlenmässig begrenzt.
Mountain Wilderness Schweiz		
1 Der Zweck der Anlage ist bezüglich Sport- und Freizeitflügen sehr viel einschränken-der zu formulieren und dem kantonalen Leitbild Luftverkehr sei besser Rechnung zu tragen. Die Sport- und Freizeitfliegerei ist insbesondere an Sonn- und Feiertagen zu untersagen.	-	Sport- und Freizeitflügen kommen auf dem Heliport gemäss der Zweckbestimmung im Objektblatt klar zweite Priorität zu. Das Objektblatt ist auf die kantonale Richtplanung abgestimmt. Die Sport- und Freizeitflüge stellen einerseits eines der wirtschaftlichen Standbeine des Heliports dar, andererseits ergänzen sie das regionale Tourismusangebot. Durch die zahlenmässige Begrenzung dieser Flüge im Objektblatt wird dem kantonalen Leitbild Luftverkehr (Festlegung von Eckwerten der Umweltbelastung) Rechnung getragen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 Die Funktionen der Heliports Interlaken (Rega), Gsteigwiler und Lauterbrunnen sind im Hinblick auf eine Sanierung bzw. Minimierung der Lärmbelastung zu koordinieren.	-	Die SIL-Objektblätter werden jeweils einzeln erarbeitet. Die räumliche Nähe der drei Heliports, die durch verschiedene Gesellschaften betrieben werden, ist historisch gewachsen und wesentlich auf die zentrale Lage im Berner Oberland (kurze Wege) zurückzuführen. Im Weiteren erstreckt sich der Einsatzbereich der drei Heliports nicht nur auf das Lauterbrunnental und die Jungfrau-Region, sondern auf das ganze Berner Oberland.
3 Das Potenzial an Flugbewegungen ist deutlich zu reduzieren und auf höchstens 5000 Flugbewegungen (ohne Rettungsflüge) zu begrenzen.	-	Aus Sicht der Raumplanung sind die Lärmimmissionen relevant. Diese werden durch das im Objektblatt festzulegende «Gebiet mit Lärmbelastung» begrenzt. Die Bewegungsanzahl dient allein als Berechnungsgrundlage für das Gebiet mit Lärmbelastung. Mit der Bewegungszahl von 7700 Flugbewegungen soll dem Heliport ein raumplanerischer Spielraum gewährt werden. Die Anzahl der Sport- und Freizeitflüge wird im Objektblatt neu zahlenmässig begrenzt.

b) Privatpersonen

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

3.3 Objektblatt Triengen (Fortschreibung)

3.3.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BASPO Bundesamt für Sport / OFSPO Office fédéral du sport / UFSPO Ufficio federale dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia		
Der Perimeter des Gebiets mit Hindernisbegrenzung überschneidet das Interessengebiet für Windenergienutzung Nr. 1 (Triengen) des «Konzepts Windenergie Kanton Luzern» vom März 2011 und ist entsprechend anzupassen.	-	Potentielle Gebiete für den Bau von Windenergieanlagen bedürfen einer Grundlage in den kantonalen Richtplänen. Der Kanton Luzern hat in seiner Stellungnahme keinen Widerspruch zu seinem Richtplan geltend gemacht. Im Weiteren gelten Windenergieanlagen aber einer Gesamthöhe von 60 m, unabhängig davon ob sich ihr Standort inner- oder ausserhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung befindet, als Luftfahrthindernis und benötigen eine Bewilligung des BAZL.
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWL Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays / UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
keine Bemerkungen	-	-
swisstopo Bundesamt für Landestopografie / swisstopo Office fédéral de topographie / swisstopo Ufficio federale di topografia		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-
Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäußert.		

3.3.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Luzern (Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement)		
Den vorgenommenen Anpassungen kann zugestimmt werden; sie sind auf die Ziele und Grundsätze des kantonalen Richtplans abgestimmt.	-	-
Gemeinde Triengen (Gemeinderat)		
Es bestehen keine Einwände gegen die Fortschreibung des Objektblatts. Die Ziele und Grundsätze stimmen mit unserer Nutzungsplanung überein.	-	-
Gemeinde Schlierbach (Gemeinderat)		
Die Fortschreibung des Objektblatts wird unterstützt.	-	-
Flying-Ranch AG, Flugplatzhalter		
1 Ausgangslage, Generelle Informationen und technische Daten, Verkehrsleistung: «Datenbasis LBK: 32 594 (1993) 27-500 (2011)» «Potenzial SIL: 32 594 27-500 Bewegungen»	Ausgangslage, Stand der Koordination, Betrieb, Perimeter und Infrastruktur, Ergänzung: «[...] Die Verkehrsleistung (max. 27 500 <u>anstatt 32 500 Flugbewegungen</u> pro Jahr) sowie weitere Benützungseinschränkungen sind in einem 2007 abgeschlossenen privatrechtlichen Dienstbarkeitsvertrag zwischen der Gemeinde Triengen und der Flugplatzhalterin geregelt. <u>Die Vertragsparteien können diese Zahlen nach 10 Jahren anpassen.»</u>	Dem Antrag nach Erhöhung der Datenbasis LBK und des SIL-Potenzials kann nicht entsprochen werden, weil die zugrunde liegende Fluglärmberechnung auf der Zahl von 27 500 Flugbewegungen beruht. Dem Antrag des Flugplatzhalters ist insoweit stattzugeben, als das SIL-Objektblatt auch mehr als 27 500 Flugbewegungen erlaubt, sofern das «Gebiet mit Lärmbelastung» (vgl. Festlegungen) eingehalten wird. Auch der Beibehalt des Hinweises, dass die privatrechtlich vereinbarte Begrenzung auf 27 500 Flugbewegungen nach 10 Jahren von den Vertragsparteien angepasst werden kann, erscheint gerechtfertigt.
2 Erläuterungen; Zweckbestimmung, Betrieb: «Der Flugbetrieb wird grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. <u>Die Flugplatzhalterin sieht einzelne Anpassungen vor. Die Änderungen im Flugbetrieb werden ebenfalls privatrechtlich, im Dienstbarkeitsvertrag mit der Gemeinde Triengen, geregelt. Unter anderem wurde die Verkehrsleistung im Jahr 2007 auf jährlich maximal 27 500 statt wie bisher 32 500 Flugbewegungen begrenzt (im Schnitt von 5 Jahren maximal 25 000 Flugbewegungen, täglich maximal 300 Flugbewegungen). Nach 10 Jahren können die Vertragsparteien diese Zahlen anpassen.»</u>	Erläuterungen; Zweckbestimmung, Betrieb, Ergänzung: «Der Flugbetrieb wird grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. <u>Die Flugplatzhalterin sieht einzelne Anpassungen vor. Die Änderungen im Flugbetrieb sind auch privatrechtlich im Dienstbarkeitsvertrag mit der Gemeinden Triengen geregelt. Unter anderem wird die Verkehrsleistung auf jährlich maximal 27 500 statt wie bisher 32 500 Flugbewegungen begrenzt (im Schnitt von 5 Jahren maximal 25 000 Flugbewegungen, täglich maximal 300 Flugbewegungen). Nach 10 Jahren können die Vertragsparteien diese Zahlen anpassen.»</u>	Vgl. oben
3 Erläuterungen; Lärmbelastung: «[...] <u>Die Lärmbelastungskurve basiert auf 32 594 Flugbewegungen (1993). Die Lärmbelastung wurde auch aufgrund dieser Bewegungszahl eingehalten.»</u>	-	Vgl. oben

3.4 Objektblatt Erstfeld

3.4.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 Erläuterungen; Lärmbelastung: Wie die Erfahrung (vgl. Heliport Balzers) zeigt, ist die Anzahl der Flugbewegungen, bei welcher neben dem gemittelten maximalen Schallpegel ($L_{\max}$) auch der energieäquivalente Dauerschallpegel (L_{rk}) einen Einfluss auf die Immissionsbeurteilung hat, kleiner als 5000. Daher ist der Hinweis, ab wann der $L_{\max}$ nicht mehr allein massgebend ist, auf 3000 (statt 5000) Bewegungen zu korrigieren.	Erläuterungen; Lärmbelastung: «[...] Bis zu einer Zahl von rund 3000 5000 Helikopterflugbewegungen pro Jahr sind für die Beurteilung der Lärmbelastung von Heliports die Immissionsgrenzwerte $L_{\max}$ (gemittelter maximaler Schallpegel) massgebend. Die Zahl der Bewegungen hat auf diese keinen Einfluss; der von der Bewegungszahl abhängige Beurteilungspegel L_{rk} (energieäquivalenter Dauerschallpegel) kommt erst ab 3000 5000 Bewegungen zum Tragen.»	Dem Antrag wird entsprochen.
2 Für das Gebiet mit Lärmbelastung ist die umhüllende Kurve der Lärmisophonen von $L_{\max}$ und L_{rk} zu verwenden.	-	Dem Gebiet mit Lärmbelastung des Objektblatts Erstfeld liegt der $L_{\max}$ zugrunde. Der Einfluss des L_{rk} ist minim und raumplanerisch von untergeordneter Bedeutung, so dass auf eine umhüllende Lärmkurve verzichtet werden kann.
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BASPO Bundesamt für Sport / OFSPO Office fédéral du sport / UFSPO Ufficio federale dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWL Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays / UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UUPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
keine Bemerkungen	-	-

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
swisstopo Bundesamt für Landestopografie / swisstopo Office fédéral de topographie / swisstopo Ufficio federale di topografia		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-

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

3.4.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Uri (Justizdirektion)		
Das Objektblatt stimmt mit den Zielen und Grundsätzen des Richtplans überein. Wir haben keine Änderungsanträge und sind mit dem Objektblatt einverstanden.	-	-
Gemeinde Erstfeld (Gemeinderat)		
1 Das Objektblatt ist mit den Zielen und Grundsätzen der laufenden Revision des Nutzungsplans abgestimmt und wird darin berücksichtigt.	-	-
2 Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «[...] Die Route nach Süden soll ausschliesslich bei starkem Nord <u>Süd</u> wind (Föhn) benutzt werden (Notroute).»	Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: «[...] Die Route nach Süden soll ausschliesslich bei starkem Nord <u>Süd</u> wind (Föhn) benutzt werden (Notroute).»	Korrektur der irrtümlicherweise falsch bezeichneten Windrichtung.

3.4.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Swiss Helicopter AG / Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega), Flugplatzhalterin		
Mit den Inhalten des Objektblatts einverstanden	-	-

b) Privatpersonen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Privatperson 1		
1	Das Gebiet Breiteli-Gygen ist gemäss kantonalem Richtplan ein Entwicklungsschwerpunkt für Industrie- und Gewerbenutzung. Durch die Festlegungen im SIL-Objektblatt wird meine Landwirtschaftsparzelle 93, welche im Entwicklungsschwerpunkt liegt, mit Einschränkungen belegt, welche eine mögliche bauliche Entwicklung massgeblich einschränken, wenn nicht sogar verhindern. Dadurch entsteht eine Wertverminderung meiner Parzelle und Liegenschaft, die in irgendeiner Form abgegolten werden müsste.	- Die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärm-schutzverordnung (LSV, SR 814.41) werden auf dem betreffenden Grundstück vollumfänglich eingehalten. Der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) sieht für die betreffende Parzelle eine Höhenbeschränkung auf rund 10 m Höhe vor. Diese Höhe erlaubt die Realisierung dreigeschossiger Bauten und stellt eine spätere Einzonung der Parzelle in die Industrie- und Gewerbezone nicht in Frage. Bei Sachplänen können keine Entschädigungen geltend gemacht werden.
2	Die Einschränkungen der landwirtschaftlichen Parzelle 93 durch den Heliport sind mir vor der Genehmigung des Objektblatts genau aufzuzeigen.	- Die Privatperson wurde über die Einschränkungen (vgl. oben) schriftlich in Kenntnis gesetzt.

3.5 Objektblatt Mollis

3.5.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
Festlegung zum «Natur- und Landschafts- schutz»; Änderung: «Die Funktion des überregionalen Wild- tierkorridors, der quer über das Flugplatz- areal führt, ist auch im Rahmen der künft- igen baulichen Entwicklung sowie bei neuen Anlagen (z.B. Einzäunung) durch landwirtschaftliche Leitstrukturen zu si- cherzustellen und durch landschaftliche Leitstrukturen qualitativ aufzuwerten.»	Festlegung zum «Natur- und Landschafts- schutz»; Änderung: «Die Funktion des überregionalen Wild- tierkorridors, der quer über das Flugplatz- areal führt, ist im Bereich der Hochbauten sicherzustellen und durch landwirtschaftli- che Leitstrukturen zu sichern und qualita- tiv aufzuwerten.»	Anpassung der Festlegung im Sinne des Antrags.
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BASPO Bundesamt für Sport / OFSPO Office fédéral du sport / UFSPU Ufficio federale dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Uf- fficio federale delle costruzioni e della logistica		
keine Bemerkungen	-	-
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWL Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement éco- nomique du pays / UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OPPER Office fédéral du personnel / UPPER Ufficio federale del personale		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione fede- rale delle dogane		
keine Bemerkungen	-	-
swisstopo Bundesamt für Landestopografie / swisstopo Office fédéral de topographie / swisstopo Ufficio fe- derale di topografia		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
keine Bemerkungen	-	-

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

3.5.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Glarus (Regierungsrat)		
1 Kanton begrüsst die Umnutzung in ein ziviles Flugfeld und liess dazu ein Raumordnungskonzept sowie ein Bodennutzungs- und Betriebskonzept erarbeiten. Mit der Übernahme des Flugplatzes hat die Gemeinde Glarus Nord die Federführung für die Umnutzung übernommen.	-	-
2 Dem Kanton ist bewusst, dass die Aus-scheidung einer Gewerbe- und Industrie-zone angrenzend zum Flugplatzperimeter eine Interessenabwägung mit den Frucht-folgeflächen erforderlich macht. Diese Aussage hat sachlich keinen Zusammen-hang mit dem SIL-Objektblatt, sondern betrifft nur die kantonale Richtplanung. Zudem werden diese Flächen dem kanton-alen FFF-Kontingent nicht angerechnet. Der entsprechende Hinweis unter der Ausgangslage ist zu streichen.	Ausgangslage, Stand der Koordination (drittletzter Absatz): «Angrenzend soll im Nutzungsplan der Gemeinde Glarus Nord eine Gewerbe- und Industriezone für die Ansiedlung aviatiknaher Unternehmungen ausgeschieden werden. Dies erfordert auf Richtplanstufe noch eine abschliessende Interessenabwägung mit den dort vorhan-denen Fruchtfolgeflächen.»	Dem Antrag wird entsprochen. Die Inte-ressenabwägung zwischen Baugebiet und FFF ist Gegenstand der kantonalen Richtplanung. Im Koordinationsprotokoll vom April 2016 wird darauf hingewiesen, im SIL-Objektblatt kann der Hinweis ge-strichen werden.
3 Das Departement Bau und Umwelt hat das Grundwasserschutzareal, welches das Flugplatzareal überlagert hatte, auf An-trag der Gemeinde Glarus Nord am 26. Juni 2016 aufgehoben. Der entspre-chende Hinweis unter der Ausgangslage kann gestrichen werden.	Ausgangslage, Stand der Koordination (letzter Absatz): «Im Pistenbereich besteht ein Grundwasserschutzareal, über dessen Verkleinerung der Kanton noch zu ent-scheiden hat.»	Dem Antrag wird entsprochen. Der Sach-verhalt bleibt im Koordinationsprotokoll vom April 2016 erwähnt.
4 Ein Teil des Rollwegs nördlich der Flug-platzgebäude wird durch die Grundwas-serschutzzone S3 der Grundwasserfas-sung «Allmeind» der Gemeinde Glarus Nord überlagert. Die vorhandenen Ein-richtungen der Flugplatzentwässerung genügen den Anforderungen des Gewäs-serschutzes nicht. Die im GEP des Flug-platzes Mollis ausgewiesenen Massnah-men sind im Umnutzungsverfahren aus-zuweisen und festzulegen. Im Objektblatt sind die Ausgangslage und die Festlegun-gen entsprechend zu ergänzen.	Ausgangslage, Stand der Koordination (neuer letzter Absatz): <u>«Die Flugplatzent-wässerung wird bei der Umnutzung des Flugplatzes zu sanieren sein.»</u> Erläuterungen, Natur- und Landschafts-schutz, Umwelt: «Massnahmen zum Grundwasser-, Gewässer- und Boden-schutz sind ebenfalls im Umnutzungsver-fahren zu behandeln. <u>Insbesondere ist die Pistenentwässerung, gestützt auf das Ge-nerelle Entwässerungsprojekt zum Flug-platz, zu sanieren. Ein Teil des bestehen-den Rollwegs liegt in der Schutzzone S3 der Grundwasserfassung «Allmeind» der Gemeinde Glarus Nord.»</u>	Die Massnahmen zum Gewässer- und Grundwasserschutz sind – gestützt auf die gesetzlichen Vorgaben – im Umnut-zungsverfahren zu treffen. Eine spezielle Festlegung im SIL-Objektblatt ist dazu nicht erforderlich. Unter der Ausgangsla-ge und in den Erläuterungen soll aber auf die Situation und den Handlungsbedarf hingewiesen werden.
5 Gemäss Masterplan des Flugplatzes ist in-nerhalb des Flugplatzperimeters nur noch eine Verbindung zur Piste vorgesehen. Es stellt sich die Frage, ob die beiden aus-serhalb des Perimeters liegenden Pisten-zugänge weiterhin betrieben werden sol-len und somit ebenfalls in den Perimeter zu integrieren wären.	Festlegungen, Flugplatzperimeter (dritter Abschnitt): «Zur Gewährleistung der Si-cherheit sind die Verbindungen zwischen den vom Flugbetrieb nicht mehr benützten Rollwegabschnitten und der Piste <u>abzu-sperrern oder</u> zurückzubauen. Bestehende Rad- und Fusswegverbindungen ...»	Im Bereich der Flugplatzgebäude soll für den Rollverkehr nur noch ein Pistenzu-gang betrieben werden. Nördlich davon soll der bestehende Zugang vom «Swissairplatz» zur Piste (für Veranstal-tungen), südlich davon der Zugang zum Segelflughangar (ab dem primär für den Freizeit- und Langsamverkehr weiterge-nutzten Rollwegabschnitt) erhalten blei-ben. Beide Zugänge werden bei Flugbe-trieb mit Barrieren abzusperren sein. Sie dienen nicht überwiegend dem Flug-platzbetrieb und sind deshalb nicht in den Flugplatzperimeter zu integrieren.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 Die Festlegung, wonach luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz ökologisch aufgewertet werden sollen, entspricht nicht den im Koordinationsprozess gemachten Aussagen. Diese Flächen sind tiefgründige und gute Futterbaustandorte, westlich der Piste den Fruchtfolgeflächen zugerechnet. Demgegenüber ist die ehemalige Baumschule ausserhalb des Flugplatzperimeters für den ökologischen Ausgleich vorgesehen. Vorschlag Festlegungen: «Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen sollen weiterhin als Wiesen Futterbaulich genutzt werden. Die notwendigen ökologischen Ausgleichsmassnahmen sind im Umnutzungsverfahren eigentümerverschuldet so weit wie möglich ausserhalb des Flugplatzperimeters festzulegen.» Der Text in den Erläuterungen ist entsprechend anzupassen.	Festlegungen, Natur- und Landschaftsschutz (erster Abschnitt): «Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die konkreten Massnahmen sind im Umnutzungsverfahren auszuweisen und festzulegen, <u>wobei auch Massnahmen ausserhalb des Flugplatzperimeters möglich sind</u> . Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.» Erläuterungen, Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt (neuer zweiter Abschnitt: « <u>Nach dem Konzept der Flugplatzhalterin soll die ökologische Aufwertung schwerpunktmässig auf dem Areal der ehemaligen Baumschule östlich des Flugplatzareals realisiert werden. Die landwirtschaftlichen Flächen innerhalb des Flugplatzperimeters sollen – unter Vorbehalt der Sicherheitsanforderungen – weiterhin Futterbaulich genutzt werden.</u> »	An der generellen Festsetzung zum ökologischen Ausgleich, die gleichermaßen für alle Flugplätze in der Schweiz gilt, soll unverändert festgehalten werden. Allerdings soll dabei auf die Möglichkeit, diesen Ausgleich auch ausserhalb des Flugplatzperimeters zu realisieren, explizit hingewiesen werden. Der Bezug zu den Ergebnissen aus dem Koordinationsprozess, wonach in erster Priorität das Areal der ehemaligen Baumschule dazu vorzusehen ist, soll im Erläuterungstext hergestellt werden. Dem Antrag des Kantons kann in diesem Sinne zumindest teilweise nachgekommen werden.
7 Die Anpassung des kantonalen Richtplans (Kapitel V5 Luftverkehr) an die veränderten Verhältnisse und das neue SIL-Objektblatt ist vorgesehen. Die Festlegungen des Objektblatts stehen im Einklang mit den Zielen und Grundsätzen der Richtplanung.	-	-
Gemeinde Glarus Nord (Gemeinderat)		
1 Die Anliegen der Gemeinde Glarus Nord sind in der Planung zur Umnutzung des Flugplatzes berücksichtigt. Diese entspricht den Vorgaben des kantonalen Raumordnungskonzepts und sieht neben der aviatischen Nutzung des Flugplatzes auch die Nutzung als Naherholungsgebiet vor.	-	-
2 Die Gemeinde macht darauf aufmerksam, dass das Objektblatt von verschiedener Seite missverstanden wurde. Namentlich werde das Flugplatzareal ja nicht umfassend, sondern nur im Bereich der Hochbauten umzäunt. Es sei geplant, den dort aus Sicherheitsgründen abgesperrten Rollwegabschnitt durch eine neue Wegverbindung zwischen den Flugplatzbauten und der Kantonsstrasse zu ersetzen.	-	Die Feststellung der Gemeinde wird bestätigt.
Gemeinde Glarus (Gemeinderat)		
1 Die Gemeinde nimmt zum SIL-Objektblatt positiv Stellung; die Festlegungen entsprechen dem Ergebnis der bisherigen Koordination.	-	-
2 Die im Objektblatt ausgewiesene Lärmbelastung hat keine Auswirkungen auf den Siedlungsraum. Zu den von der Gemeindeversammlung am 23. September 2016 beschlossenen Zonenplanänderungen besteht kein Konflikt.	-	-

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Die vom Kanton geplante «Spange Netstal» zur Erschliessung der Arbeitsgebiete ist im Objektblatt erwähnt. Dieses Strassenbauprojekt hat für die Gemeinde eine hohe Priorität. Sie bekräftigt den weiteren Abstimmungsbedarf mit der Umnutzung des Flugplatzes (Pistenkürzung, Gewässerraum) ausdrücklich; das Strassenbauprojekt sei im anstehenden Plangenehmigungsverfahren zur Piste verbindlich zu berücksichtigen.	-	Im Objektblatt wird darauf hingewiesen, dass die abschliessende Koordination zwischen der Piste, der vom Kanton geplanten Umfahrungsstrasse (Spange Netstal) und dem Gewässerraum der Linth auf Projektstufe noch vorzunehmen ist.
4 Die Gemeinde hat die geänderte Hindernisbegrenzung als Orientierungsinhalt in der revidierten Nutzungsplanung aufgenommen. Sobald der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) in Kraft gesetzt ist, wird dies im Zonenplan formell nachgetragen.	-	-
5 Sofern die Massnahmen zur Aufwertung des Wildtierkorridors das Gemeindegebiet von Glarus betreffen, ist die Gemeinde in die Planung einzubeziehen.	-	-

3.5.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Heli-Linth AG (Marti Rechtsanwälte)		
1 Vereinbarung mit der Gemeinde Glarus Nord über eine Verlegung der Helikopterbasis an den Pistenrand gemäss Masterplan des Flugplatzes (Landabtausch) vom März 2017. Rückzug der Eingabe gegen das Objektblatt vom 28. Oktober 2016.	Ausgangslage, Stand der Koordination (sechster Absatz): «... versetzte Schwellen zusätzlich reduziert. Die Helikopter <u>sollen</u> operieren von der Piste aus operieren. Zwischen der Piste ...» Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb (neuer zweiter Absatz): « <u>Die Start- und Landestelle der Helikopter wird auf die Piste verlegt.</u> » Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb (Ergänzung erster Absatz): «... Änderungen vorgesehen. <u>Die Start- und Landestelle für die Helikopter (FATO) kann auf der Piste eingerichtet werden, sobald die Helikopterbasis vom heutigen Standort an den Pistenrand verlegt ist.</u> »	Die Verlegung der Helikopterbasis vom heutigen Standort an den Pistenrand ist erst geplant; die Gemeinde Glarus Nord und die Heli Linth AG haben mit ihrer Vereinbarung den Weg dazu geebnet. Bis dahin werden die Helikopter weiterhin von der Start- und Landestelle neben der bestehenden Basis aus operieren.
2 Der vorliegende Entwurf zum Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) zeigt, dass die geplanten An- und Abflugrouten der Helikopter verschiedene Hindernisse durchstossen (Marenco-Hangar und Geländekante Fronalpstock im Osten, Bäume entlang der Linth im Westen).	-	Der Sicherheitsnachweis für die Durchstossung von Hindernisflächen muss im Gesuch zur Umnutzung des Flugplatzes erbracht werden. Der HBK wird zusammen mit der Genehmigung dieser Umnutzung in Kraft gesetzt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Grüne Glarus Nord		
1 Der Flugplatz ist für die Bevölkerung ein beliebtes Naherholungsgebiet (Fuss- und Radweg, Inline-Skating), zudem wird er bei den verschiedenen Events, die dort stattfinden, gut besucht. Diese bisherige Nutzung soll erhalten bleiben. Unter Ausgangslage steht, dass der Flugplatz im bisherigen Rahmen weitergenutzt werden soll. Darunter wird verstanden, dass die bisherige Erholungs- und Freizeitnutzung ebenfalls erhalten bleibt. Der Bevölkerung soll Zugang zum Rollfeld «im bisherigen Rahmen» gewährleistet werden.	-	Das SIL-Objektblatt befasst sich ausschliesslich mit der aviatischen Nutzung des Flugplatzes (Infrastruktur und künftiger Flugbetrieb). Diese Nutzung soll im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Die anderen Nutzungen werden in der Richt- und Nutzungsplanung von Kanton und Gemeinde behandelt. Mit der Abstimmung der Nutzungen befasst sich das Koordinationsprotokoll vom April 2016, das unter anderem auf dem kantonalen Raumordnungskonzept (ROK) beruht.
2 Der ausserhalb des Flugplatzareals geplante Fuss- und Radweg entlang der Strasse ist für den Langsamverkehr nicht attraktiv. Die bestehende Rad- und Fusswegverbindung auf dem Rollweg innerhalb des Flugplatzperimeters soll nicht aufgehoben werden. Bei geringem Flugverkehrsaufkommen soll sie mittels Barrieren zugänglich gemacht werden und als Alternative weiterhin genutzt werden können (z.B. Absperrung des Rollwegs bei Flugverkehr durch funkgesteuerte Barrieren).	-	Aus Sicherheitsgründen soll der Rollweg im Bereich der Flugplatzgebäude während den Flugbetriebszeiten für den Freizeit- und Langsamverkehr grundsätzlich gesperrt werden. Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen der Umnutzung zu bestimmen.
3 Mit einem Zaun soll für die Verbesserung der Sicherheit nicht der gesamte Flugplatzperimeter, sondern nur die Flugpiste abgesichert werden. Dieser Zaun soll wildtierdurchlässig gestaltet werden, ein Weidezaun von 90 bis 110 cm würde ausreichen.	-	Eine integrale Umzäunung der Piste ist nicht vorgesehen. Abgesperrt werden soll nur das Areal um die bestehenden und geplanten Hochbauten. Über die Ausführung dieser Absperrung wird im Umnutzungsverfahren zu bestimmen sein, eine Durchlässigkeit für die Wildtiere ist zu gewährleisten.

b) Privatpersonen

7 Eingaben von Privatpersonen, wovon eine mit 123 Mitunterzeichnenden.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
1 Der Flugplatz soll im bisherigen Rahmen weitergenutzt werden. Die Erhaltung des Naherholungsgebiets um den Flugplatz und der bestehenden Nutzung wurde der Bevölkerung beim Kauf des Flugplatzes versprochen. Flugbetrieb und Freizeitnutzung sollen weiterhin nebeneinander Platz haben, der Flugplatz soll für die Sport- und Freizeitnutzung weiterhin zugänglich sein und für Events genutzt werden können.	-	Das SIL-Objektblatt befasst sich ausschliesslich mit der aviatischen Nutzung des Flugplatzes (Infrastruktur und künftiger Flugbetrieb). Diese Nutzung soll im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Die anderen Nutzungen werden in der Richt- und Nutzungsplanung von Kanton und Gemeinde behandelt. Mit der Abstimmung der Nutzungen befasst sich das Koordinationsprotokoll vom April 2016, das unter anderem auf dem kantonalen Raumordnungskonzept (ROK) beruht.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 Der Fuss- und Radweg soll wie bisher auf dem ehemaligen Rollweg geführt werden. Dies ist der Bevölkerung wichtig und hat sich in der Vergangenheit bewährt. Der nahe Kontakt mit dem Flugverkehr trägt zudem zu dessen Akzeptanz bei. Die bisherige Regelung, dass Kleinflugzeuge die Motoren erst vor der Piste starten und bei grösseren Maschinen das Bodenpersonal das Vorfeld absperrt, hat sich bewährt und hat bisher zu keinen Zwischenfällen geführt. Allenfalls könnte eine temporäre Abschränkung (Barriere, Flexband) ins Auge gefasst werden. Der Rollweg soll weiterhin von Velofahrern und Fussgängern benutzt werden können. Allenfalls soll geprüft werden, ob eine temporäre Sperrung mit ferngesteuerter Barriere mit den Sicherheitsvorschriften vereinbar ist. Auf eine Umzäunung ist aber zu verzichten. Dazu besteht keine Notwendigkeit, bisher gab es keine Unfälle mit Spaziergängern, Sportlern oder Velofahrern. Weder ein Zaun noch eine Verlegung des Fuss- und Radwegs ist erforderlich. Die Velostrecke ist die einzige geteerte, sichere und auch im Winter nutzbare Pendlerverbindung zwischen Mollis und Netstal. Der Rollweg muss auf der ganzen Länge zwischen Hangar U1 und «Aviatico» für Fussgänger und Langsamverkehr in der bisherigen Linienführung und Form erhalten bleiben; keine unnötige längere, schmalere und weniger sichere Fahrstrecke. Wenn bestehende Rad- und Fusswegverbindungen aufgehoben werden, braucht es einen mindestens gleichwertigen Ersatz (genügend breit, sicher und attraktiv); die im ROK vorgesehene Linienführung östlich der Gebäude ist sehr ungünstig (eng, scharfe Kurve). Alternative Linienführungen, z.B. im westlichen Teil des Flugplatzes, sind aufzuzeigen. Für den pistenquerenden Flurweg zwischen «Aviatico» und Linth besteht ein im Grundbuch eingetragenes Wegrecht; auch hier ist eine Absperrung mit Barriere zu prüfen.	Ausgangslage, Stand der Koordination (dritt- und viertletzter Absatz): «Die Rollwege werden für den Flugbetrieb teilweise geschlossen, der Flugbetrieb wird von der Sport- und Freizeitnutzung abgetrennt. Die Rad- und Fusswegverbindung <u>soll</u> <u>wird</u> ausserhalb des Flugplatzareals geführt <u>werden</u>. Der Flugplatzperimeter umschliesst östlich der Piste <u>auch</u> die bestehenden Hochbauten sowie eine Fläche für die Erstellung neuer Flugplatzgebäude. Zur Verbesserung der Sicherheit sollen <u>dieser Bereich dieses Areal</u> und die Zugänge zur Piste mit einem Zaun abgegrenzt werden.»	Aus Sicherheitsgründen soll der Rollweg im Bereich der Flugplatzgebäude während den Flugbetriebszeiten für den Freizeit- und Langsamverkehr grundsätzlich gesperrt werden. Als Ersatz ist eine gleichwertige Verbindung östlich der Flugplatzbauten, entlang der Kantonsstrasse vorgesehen. Über die konkrete Ausführung dieser Sperrung und Ersatzverbindung wird im Rahmen der Umnutzung zu bestimmen sein. Eine integrale Umzäunung der Piste ist nicht vorgesehen. Abgesperrt werden soll nur das Areal um die bestehenden und geplanten Hochbauten. Über die Ausführung dieser Absperrung wird im Umnutzungsverfahren zu bestimmen sein.
3 Die Pistenzugänge, die für den Rollverkehr nicht mehr verwendet werden, sollen nicht zurückgebaut werden. Sie können als Ausweichflächen für den Rollverkehr bei Starts und Landungen genutzt werden.	vgl. Kanton Glarus, Ziff. 5	vgl. Kanton Glarus, Ziff. 5 Die Nutzung ehemaliger Pistenzugänge als Ausweichflächen für den Rollverkehr ist nicht sicherheitskonform und deshalb ausgeschlossen.
4 Die Piste soll mindestens um 500 m verkürzt und renaturiert werden. Die Pistenbreite soll ebenfalls verringert werden. Damit soll besser und verbindlich zum Ausdruck gebracht werden, dass der Flugplatz vor allem dem Sport- und Freizeitflug sowie dem Helikopterverkehr dienen soll. Die Notwendigkeit für eine längere Piste besteht dazu nicht mehr. Die Festlegung, dass die Piste im Süden leicht verkürzt und ihre nutzbare Länge durch versetzte Schwellen reduziert werden soll, ist vage und ungenügend.	-	Die Mindestpistenlänge richtet sich nach den Flugzeugen, die im Geschäftsreiseverkehr eingesetzt werden sollen. Diese Geschäftsreiseflüge sind neben den andern Verkehrsarten ein wichtiges Standbein im Flugplatzbetrieb. Unter diesem Aspekt wurde die Pistenlänge bei der Planung eingehend geprüft und auf das notwendige Minimum reduziert. Von einer möglichen Verschmälerung der Piste wird primär aus wirtschaftlichen Überlegungen abgesehen. Die Pistenkonfiguration (inkl. Startpunkte und Landeswellen) wird im Umnutzungsverfahren definitiv festgelegt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
5 Die Lärmemissionen durch den Flugbetrieb sind nicht nur durch die Begrenzung der Flugbewegungszahl, sondern auch durch die Einschränkung der Flugzeit der an- und abfliegenden Flugzeuge und Helikopter über dem Tal zu begrenzen (sofern es sich nicht um Holz-, Transport- oder Rettungsflüge handelt). Die Piloten sollen nach lärmvermeidenden Prinzipien starten und landen. Die Lärmbelastung durch Helikopter ist oft sehr stark. Stundenlange Test- und Übungsflüge über dem Talboden wie auch Akrobatikflugübungen mit lauten Motoren sind zu verbieten. Private Motorsportflüge haben weder eine wirtschaftliche Notwendigkeit noch einen militärischen Nutzen.	-	Regelungen zu den Betriebszeiten oder zur Begrenzung der Bewegungszahl einzelner Verkehrsarten sind im Betriebsreglement zu prüfen und bei Bedarf zu treffen.
6 Die Festlegung, dass der Betrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt werden soll, muss konkretisiert werden. Verkehrsleistung und Betriebszeiten müssen sich am bestehenden Betrieb und nicht an Prognoserechnungen orientieren. Zuzulassen sind jährlich höchstens 16 000 Flugbewegungen (entsprechend dem Maximum der letzten Jahre), wovon 2000 Helikopter. Im Betriebsreglement sollen die Helikopter erwähnt und die Helikopterflugrouten neu festgelegt werden. Insbesondere soll festgelegt werden, dass alle Helikopter von der Piste aus operieren müssen.	zum Start- und Landepunkt der Helikopter vgl. Heli Linth AG, Ziff. 1	Für die Raumplanung relevant sind die Lärmbelastungskurven. Die der Lärmbeurteilung hinterlegten 18 000 Flugbewegungen (wovon 4500 Helikopter) sind für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendig und sind im Koordinationsprozess als Berechnungsfaktor bestätigt worden. Mit der Festlegung der Betriebszeiten oder näheren Bestimmungen zu einzelnen Verkehrsarten im Betriebsreglement soll gewährleistet werden, dass der Betrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt werden kann. Die Verlegung des Start- und Landepunkts auf die Piste ist vorgesehen und wird im Objektblatt auch festgelegt. Die Helikopterflugrouten werden im Betriebsreglement festgelegt und im Pilotenhandbuch publiziert.
7 Der Boden in der Allmeind ist von bester Qualität. Die Gewerbe- und Industriezone soll verkleinert, der Boden landwirtschaftlich genutzt werden (Erhaltung Fruchtfolgeflächen, Reduktion Verkehrsbelastung und Lärmimmissionen).	vgl. Kanton Glarus, Ziff. 2	vgl. Kanton Glarus, Ziff. 2
8 Der Versorgung mit sauberem Wasser ist eine hohe Priorität einzuräumen, der Grundwasserschutz sollte eher ausgebaut denn eingeschränkt werden. Auf eine Verkleinerung des Grundwasserschutzgebiets ist zu verzichten.	vgl. Kanton Glarus, Ziff. 3 und 4	vgl. Kanton Glarus, Ziff. 3 und 4
9 Die Aufwertung des bestehenden Wildtierkorridors mit landschaftlichen Leitstrukturen wird begrüsst. Eine Umzäunung des Flugplatzareals steht im Widerspruch dazu. Auch wenn sie für Wildtiere durchlässig ausgestaltet werden soll, führt sie zu einem ökologischen Minderwert. Weiter ist mit dem Wildwechsel (der vor allem in der Morgen- und Abenddämmerung, im Frühling und in der Brunftzeit stattfindet) ein erhebliches Sicherheitsrisiko für den Flugbetrieb verbunden. Diesem Risiko muss durch eine angemessene Reduktion der Flugbewegungszahl im Objektblatt und Betriebsreglement begegnet werden.	-	Die geplante Umzäunung beschränkt sich auf den Bereich der bestehenden und künftigen Flugplatzbauten. Die konkrete Ausgestaltung wird im Umnutzungsverfahren festgelegt. Die mit dem Wildwechsel verbundenen Risiken sind unbestritten. Sie bestehen aber schon heute und können nicht eliminiert werden, ohne das Flugplatzareal integral zu umzäunen oder den Flugbetrieb zumindest zeitweise einzustellen. Solche Massnahmen werden als unverhältnismässig eingestuft.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
10 Zur Information der Bevölkerung ist zu Beginn des Umnutzungsverfahrens (Auflage Betriebsreglement, Umweltverträglichkeitsbericht) eine Orientierungsversammlung in den beiden betroffenen Gemeinden durchzuführen. Nur so kann der Anspruch auf rechtliches Gehör und demokratische Mitwirkung angesichts der komplexen Materie gewahrt werden.	-	Das Anliegen wird aufgenommen und den zuständigen Stellen von Gemeinde und Kanton weitergereicht. Umfassende Information der Bevölkerung zum Projekt ist aus Sicht des Bundes wichtig.

3.6 Objektblatt Olten (Fortschreibung)

3.6.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BASPO Bundesamt für Sport / OFSPO Office fédéral du sport / UFSPPO Ufficio federale dello sport</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWL Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays / UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UFPER Ufficio federale del personale</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>swisstopo Bundesamt für Landestopografie / swisstopo Office fédéral de topographie / swisstopo Ufficio federale di topografia</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>Die Post / La Poste / La Posta</i>		
keine Bemerkungen	-	-

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

3.6.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Kanton Solothurn (Amt für Raumplanung)</i>		
Der Kanton ist mit den Änderungen am SIL-Objektblatt Olten einverstanden. Der Entwurf ist mit den Zielen und Grundsätzen des kantonalen Richtplans abgestimmt.	-	-
<i>Segelfluggruppe Olten, Flugplatzhalterin</i>		
Der Flugplatz existiert seit 1919 und ab 1932 ist die Segelfluggruppe Olten auf dem Flugplatz angesiedelt. Der Motorflug wurde 1978 verboten; die Segelfluggruppe Olten hat seit 1978 eine Sondergenehmigung für reduzierten Motorflug. Die Segelfluggruppe schlägt vor, die Ausgangslage entsprechend anzupassen.	Ausgangslage, Zweck der Anlage, Funktion im Netz, Anpassung: «Flugplatz seit 1966 19 <u>19</u> im Betrieb, seit 1984 78 <u>78</u> nur noch Segelflug zugelassen (Windenstarts).»	-

3.7 Fiche par installation Payerne (adaptation)

3.7.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 L'OFEV demande de mettre des précisions sur les procédures de la compétence du DDPS en ajoutant l'élément suivant sous la partie «Décisions» dans le paragraphe «Exposition au bruit»: « <u>L'exposition civile fixée dans la décision [...] et l'exposition totale (également une charge sonore admissible selon l'art. 37a OPB, à fixer dans une décision par le DDPS) serviront de base à l'actualisation du cadastre d'exposition au bruit qui doit être adapté par le DDPS.</u> ».	Aucune	L'OFAC ne juge pas judicieux d'insérer des éléments de procédure de la compétence du DDPS. En effet, la fiche PSIA doit apporter en premier lieu des informations concernant l'aviation civile.
2 L'OFEV demande une adaptation par rapport à la formulation allemande utilisée pour les aéroports de Suisse allemande dans la partie «Explications» dans le paragraphe «Exposition au bruit»: « <u>Si un des éléments change notablement, une nouvelle l'exposition au bruit doit être calculée vérifiée.</u> ».	Partie «Explications» dans le paragraphe «Exposition au bruit»: « <u>Si un des éléments change notablement, une nouvelle l'exposition au bruit doit être calculée vérifiée.</u> ».	Adaptation intégrée dans la fiche PSIA.
3 L'OFEV demande une précision dans la partie «Explications» dans le paragraphe «Exposition au bruit»: « <u>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.</u> ».	Partie «Explications» dans le paragraphe «Exposition au bruit»: « <u>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.</u> ».	Adaptation intégrée dans la fiche PSIA.
4 L'OFEV demande une modification dans la partie «Explications» dans le paragraphe «Exposition au bruit»: « <u>Cette exposition au bruit civil (charge sonore admissible selon art. 37a OPB) et l'exposition au bruit la courbe de bruit de l'exploitation 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 a bruit.</u> ».	Partie «Explications» dans le paragraphe «Exposition au bruit»: « <u>Cette exposition au bruit civil (charge sonore admissible selon art. 37a OPB) et l'exposition au bruit la courbe de bruit de l'exploitation 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 a bruit.</u> ».	Adaptation intégrée dans la fiche PSIA.
5 L'OFEV demande de mettre des précisions sur les procédures de la compétence du DDPS en ajoutant l'élément suivant sous la partie «Explications» dans le paragraphe «Exposition au bruit»: « <u>Comme pour l'exploitation civile, l'exposition totale est à fixer comme charge sonore admissible par le DDPS dans une décision administrative selon art. 37a OPB.</u> ».	Aucune	L'OFAC ne juge pas judicieux d'insérer des éléments de procédure de la compétence du DDPS. En effet, la fiche PSIA doit apporter en premier lieu des informations concernant l'aviation civile (voir remarque 1 ci-dessus).
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BASPO Bundesamt für Sport / OFSPO Office fédéral du sport / UFSPU Ufficio federale dello sport		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</i>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<i>BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia</i>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</i>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</i>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<i>BWL Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays / UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese</i>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</i>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<i>EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPPER Ufficio federale del personale</i>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane</i>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<i>swisstopo Bundesamt für Landestopografie / swisstopo Office fédéral de topographie / swisstopo Ufficio federale di topografia</i>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</i>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<i>Die Post / La Poste / La Posta</i>		
Aucune proposition ni remarque	-	-

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

3.7.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Canton de Vaud (Service du développement territorial - SDT)		
1 Le Canton de Vaud, au travers de son Service du développement territorial (SDT), demande à ce qu'une précision soit ajoutée concernant les projets situés dans l'Aéropôle.	Partie «Décisions», page 4: «Le périmètre fixé (voir carte) englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique civile. Il tient compte de tous les projets de construction futurs connus situés dans l'Aéropôle ou à ses abords (tarmac et voie de roulage, hangars et bâtiments administratifs, aires de manœuvres) [1]». Partie «Explications», page 6: «Les projets de construction connus (tarmac et voie de roulage, hangars, bâtiments et aires de manœuvres) [...]».	La précision est intégrée dans le texte de la fiche PSIA.
2 Le Service du développement territorial (SDT) précise que la fiche B42 du Plan directeur cantonal soutient l'utilisation civile de l'aérodrome militaire. Il précise également qu'une emprise sur les surfaces d'asselement (SDA) est identifiée à l'extrémité sud-ouest de la piste. Celle-ci est justifiée selon lui et sera compensée par la marge cantonale, lorsqu'elle sera reconstituée. Il est demandé à cet égard de compléter la fiche PSIA.	Partie «Explications», page 6: «Le périmètre d'aérodrome se situe en partie sur des surfaces d'asselement (SDA); un conflit est identifié à l'extrémité sud-ouest de la piste. <u>Les SDA touchées seront compensées par la marge cantonale, quand celle-ci sera repourvue</u> ».	La précision est intégrée dans le texte de la fiche PSIA.
Canton de Fribourg (Conseil d'Etat)		
1 Le canton de Fribourg informe, concernant les communes avec limitation d'obstacles, qu'il s'agit d'enlever Dom-pierre, car cette localité est intégrée dans la commune fusionnée de Belmont-Broye. De même, au 1 ^{er} janvier 2017, les communes de Bussy, Morens, Murist, Rueyres-les-Prés, Estavayer-le-Lac et Vernay, concernées par la limitation d'obstacles, fusionneront sous le nom d'Estavayer.	Avenches, Belmont-Broye (FR), Bussy (FR), Châbles, Châtillon (FR), Chavannes-le-Chêne, Cheiry (FR), Chevroux, Cheyres, Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Dom-pierre (FR), Estavayer-le-Lac (FR), Faoug, Fétigny (FR), Gletterens (FR), Grandcour, Greng (FR), Henniez, Les Montets (FR), Lully (FR), Ménières (FR), Missy, Molondin, Montagny (FR), Morens (FR), Murist (FR), Nuvilly (FR), Payerne, Rovray, Rueyres-les-Prés (FR), Saint-Aubin (FR), Sévaz (FR), Surpierre (FR), Valbroye, Vallon (FR), Vernay (FR), Villarzel, Villeneuve (FR), Vully-les-Lacs, Yvonand	Les informations du canton de Fribourg ont été intégrées.
2 Le canton de Fribourg estime que le terme «conflit» est trop fort pour désigner la superposition du périmètre d'aérodrome PSIA sur les surfaces d'asselement au sud-ouest de la piste.	-	Un conflit potentiel existe au niveau de l'aménagement du territoire. Une solution devrait être trouvée en cas de projet de construction sur ces surfaces d'asselement.
Commune d'Henniez (Municipalité)		
Aucune proposition ni remarque.	-	-
Commune de Bussy (Conseil communal)		
Aucune proposition ni remarque.	-	-
Commune de Grandcour (Municipalité)		
Aucune proposition ni remarque.	-	-

3.8 Fiche par installation Bex (mise-à-jour)

3.8.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 L'OFEV demande (également pour la fiche d'objet d'Yverdon) une clarification et adaptation par rapport à la formulation allemande utilisée pour les aérodromes de Suisse allemande dans la partie «Explications» dans le paragraphe «Protection de la nature et du paysage»: «[...] 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; <u>en particulier des possibilités liées à la nature et à l'exploitation ainsi que les besoins de l'agriculture doivent être pris en compte</u> lors de la mise en place de mesures de compensation écologique <u>doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation</u> . Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini des principes et lignes directrices applicable en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. La compensation écologique sur les aérodromes, Recommandations, Environnement pratique, 2004). <u>Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.</u> »	Aucune	Les termes détaillés du chapitre „Protection de la nature et du paysage” et son harmonisation avec la formulation allemande doivent être discutés à l'occasion en séance avec l'OFEV afin de décider ensemble d'une formulation pour les futures fiches PSIA.
2 L'OFEV demande une concordance au niveau de la traduction avec les fiches PSIA des aérodromes de la Suisse allemande dans la partie «Explications» dans le chapitre «Exposition au bruit»: «Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées <u>dépasser</u> en dehors de ce territoire».	Partie «Explications» dans le chapitre «Exposition au bruit»: «Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées <u>dépasser</u> en dehors de ce territoire».	Adaptation intégrée dans la fiche PSIA.
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BASPO Bundesamt für Sport / OFSPO Office fédéral du sport / UFSPO Ufficio federale dello sport		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BWL Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays / UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OPPER Office fédéral du personnel / UPPER Ufficio federale del personale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
Aucune proposition ni remarque	-	-
swisstopo Bundesamt für Landestopografie / swisstopo Office fédéral de topographie / swisstopo Ufficio federale di topografia		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
Aucune proposition ni remarque	-	-

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

3.8.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Canton de Vaud (Service du développement territorial – SDT)		
1 Le Canton de Vaud, au travers de la Direction générale de l'environnement – air, climat et risques technologiques (DGE-ARC) faire remarquer que dans les explications concernant l'exposition au bruit, il serait utile de préciser la répartition de la direction de la piste en usage vu que les conditions météorologiques de Bex entraînent une utilisation préférentielle en direction du nord-ouest.	Partie «Explications», page 4: «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. Vu les conditions météorologiques à Bex, le sens de piste 33 (direction nord-ouest) est majoritairement utilisé».	La précision est intégrée dans le texte de la fiche PSIA.
2 Le Canton de Vaud, à travers le Service du développement territorial (SDT), signale que l'aire de limitation d'obstacles entre certainement en conflit çà et là avec des bâtiments existants.	-	Le traitement des obstacles se fait dans le cadre de l'établissement du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles.
Canton du Valais (Département des transports, de l'équipement et de l'environnement)		
Aucune proposition ni remarque.	-	-
Commune de Colombey-Muraz (Service technique)		
Aucune proposition ni remarque.	-	-
Commune de Monthey (Conseil municipal)		
Aucune proposition ni remarque.	-	-

3.9 Fiche par installation Yverdon

3.9.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 L'OFEV demande une adaptation par rapport à la formulation allemande utilisée pour les aéroports de Suisse allemande dans la partie «Explications» dans le paragraphe «Exposition au bruit»: « <i>Si un des éléments change notablement, une nouvelle l'exposition au bruit doit être calculée vérifiée</i> ».	Partie «Explications» dans le paragraphe «Exposition au bruit»: « <i>Si un des éléments change notablement, une nouvelle l'exposition au bruit doit être calculée vérifiée</i> ».	Adaptation intégrée dans la fiche PSIA.
2 L'OFEV demande une concordance au niveau de la traduction avec les fiches PSIA des aéroports de la Suisse allemande dans la partie «Explications» dans le chapitre «Exposition au bruit»: « <i>Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées dépasser en-dehors de ce territoire</i> ».	Partie «Explications» dans le chapitre «Exposition au bruit»: « <i>Autrement dit, les «immissions de bruit admissibles» ne doivent pas être dépassées dépasser en-dehors de ce territoire</i> ».	Adaptation intégrée dans la fiche PSIA.
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BASPO Bundesamt für Sport / OFSPO Office fédéral du sport / UFSPO Ufficio federale dello sport		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik / OFCL Office fédéral des constructions et de la logistique / UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BWL Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays / UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese		
Aucune proposition ni remarque	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EPA Eidgenössisches Personalamt / OFPER Office fédéral du personnel / UPER Ufficio federale del personale		
Aucune proposition ni remarque	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung / AFD Administration fédérale des douanes / AFD Amministrazione federale delle dogane		
Aucune proposition ni remarque	-	-
swisstopo Bundesamt für Landestopografie / swisstopo Office fédéral de topographie / swisstopo Ufficio federale di topografia		
Aucune proposition ni remarque	-	-

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</i>		
Aucune proposition ni remarque	-	-
<i>Die Post / La Poste / La Posta</i>		
Aucune proposition ni remarque	-	-

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

3.9.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Canton de Vaud (Service du développement territorial)		
1 Le Canton de Vaud, au travers de la Direction générale de l'environnement – Forêt (DGE-FORET) signale ce qui suit: les surfaces soumises au régime forestier et sises sur les divers périmètres sont connus et non modifiés. L'étude demandée de traitement des obstacles à la circulation aérienne a été mandaté par l'AIR Club au bureau d'ingénieurs forestiers conseils Ilex à Yverdon-les-Bains, qui doit livrer son rapport à fin 2016. Ce rapport sera suivi de l'exécution des mesures d'abattage, avec ou sans procédure de défrichement. Les mesures découlent des normes de sécurité impératives (au frais de l'Air-Club). Les éventuelles servitudes de restriction de hauteurs seront à inscrire au cadastre après approbation du l'autorité forestière. La Direction générale de l'environnement-FORET (DGE-FORET) signale également que le projet d'extension (zone 4) de la piste peut impliquer l'abattage d'un rideau-abri forestier, les justificatifs légaux pour un tel défrichement devront être formulés avec soin.	-	Le traitement des obstacles ne fait pas partie de la procédure PSIA. Concernant la prolongation potentielle de la piste, cette question sera traitée plus en détail dans le cadre du processus de coordination PSIA, lorsqu'une telle volonté de prolongation de la piste aura bien entendu été exprimée.
2 Le Canton de Vaud, au travers de son Service du développement territorial (SDT), signale que le Plan directeur cantonal ne prévoit pas aujourd'hui le développement d'entreprise liée à l'aéronautique à Yverdon. Si le projet devait se concrétiser, le PDCn devrait être adapté.	-	-
3 Le Service du développement territorial (SDT) précise que L'extension prévue du périmètre englobe des SDA, affectées en zone agricole. Ces emprises sont justifiées, conformément à l'article 30 OAT. Une compensation est nécessaire, elle sera prise sur la marge cantonale, une fois reconstituée. Sur cette base, il est demandé de modifier le texte de la fiche PSIA.	Partie «Situation initiale», page 2: «Si des SDA sont en revanche touchées par des projets de construction, alors le Canton de Vaud estime que les SDA touchées doivent être compensées <u>au niveau communal voire régional par la marge cantonale, quand celle-ci sera repourvue</u> ». Partie «Explications», page 6: «Si des SDA sont en revanche touchées par des projets de construction, alors le Canton de Vaud estime que les SDA touchées doivent être compensées <u>au niveau communal voire régional par la marge cantonale, quand celle-ci sera repourvue</u> ».	La modification est intégrée dans la fiche PSIA.
Commune d'Yverdon-les-Bains (Municipalité)		
Aucune proposition ni remarque.	-	-
Commune de Suscévoz (Municipalité)		
Aucune proposition ni remarque.	-	-

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Commune de Treycovagnes (Municipalité)		
La commune de Treycovagnes souligne que quels que soient les projets envisagés, l'information aux habitants et citoyens reste un élément de première importance, qui ne devra en aucun cas être négligé.	-	En fonction du type de demande d'approbation des plans, les projets doivent être mis à l'enquête publique. Pour le surplus, il est du ressort de l'exploitant d'informer les riverains, le cas échéant, sur les développements prévus du champ d'aviation.

3.9.3 Consultation de la population

a) Organisations, associations, partis politiques, sociétés

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Les Verts yverdonnois		
1 Les Verts yverdonnois déplorent que la procédure de consultation se soit limitée à une annonce dans la Feuille des avis officiels et une mention dans le pilier public en ligne de la ville d'Yverdon.	-	L'information / participation de la population s'est faite au travers de la Feuille Fédérale (FF) le 27 septembre 2016, de la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud (FAO) le 3 mars 2017 de même que dans le journal «Le 24heures» le 3 mars 2017. Le Service du développement territorial a demandé aux communes concernées de s'assurer que la population ait bien pris connaissance de cette consultation.
2 Les Verts yverdonnois demandent que l'aérodrome ne serve plus de base à la voltige aérienne.	-	Les vols d'acrobatie sont réglementés dans l'art. 8 de l'ordonnance concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA ; RS 748.121.11). Les pilotes de voltige aérienne sont encouragés à changer régulièrement de lieu pour effectuer leurs acrobaties afin de ne pas produire de nuisances de manière récurrente aux mêmes endroits. Pour ce qui concerne le box de voltige qui se trouve dans le périmètre d'aérodrome, les modalités de son utilisation doivent être traitées en concertation avec l'exploitant et la commune d'Yverdon de manière indépendante de la fiche PSIA.
3 Les Verts yverdonnois demandent qu'il y ait une surveillance régulière du respect des couloirs de vol.	-	Les procédures d'approche et de décollage ainsi que les altitudes minimales de vol font partie des règles de l'air qui doivent être respectées par les pilotes. Les variations de trafic observées peuvent s'expliquer par les différences de performances liées au type d'aéronef, au poids ou aux conditions météorologiques. Les infractions peuvent être dénoncées directement auprès de l'OFAC.
4 Les Verts yverdonnois demandent qu'il n'y ait pas de développement significatif des activités de l'aérodrome.	-	Les développements prévus ont été coordonnés entre les instances concernées (Confédération, canton et communes) et sont explicités dans la fiche PSIA.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Pro Natura Vaud</i>		
Cette association demande que les mesures en faveur de la nature citées dans la fiche PSIA (i.e. que les surfaces non utilisées pour l'aviation doivent être mises en valeur sous l'angle écologique et qu'un concept de compensation écologique soit établi) soient rapidement développées et mises en œuvre.	-	Comme mentionné dans la fiche PSIA, un concept de compensation écologique devra être établi par l'exploitant dans le cadre du prochain projet qui fera l'objet d'une demande d'approbation des plans.

b) Personnes privées

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>19 personnes privées ont adressé des courriers similaires</i>		
2 19 personnes demandent que l'aérodrome ne serve plus de base à la voltige aérienne.	-	Les vols d'acrobatie sont réglementés dans l'art. 8 de l'ordonnance concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA ; RS 748.121.11). Les pilotes de voltige aérienne sont encouragés à changer régulièrement de lieu pour effectuer leurs acrobaties afin de ne pas produire de nuisances de manière récurrente aux mêmes endroits. Pour ce qui concerne le box de voltige qui se trouve dans le périmètre d'aérodrome, les modalités de son utilisation doivent être traitées en concertation avec l'exploitant et la commune d'Yverdon de manière indépendante de la fiche PSIA.
3 19 personnes demandent qu'il y ait une surveillance régulière du respect des couloirs de vol.	-	Les procédures d'approche et de décollage ainsi que les altitudes minimales de vol font partie des règles de l'air qui doivent être respectées par les pilotes. Les variations de trafic observées peuvent s'expliquer par les différences de performances liées au type d'aéronef, au poids ou aux conditions météorologiques. Les infractions peuvent être dénoncées directement auprès de l'OFAC.
4 19 personnes demandent qu'il n'y ait pas de développement significatif des activités de l'aérodrome.	-	Les développements prévus ont été coordonnés entre les instances concernées (Confédération, canton et communes) et sont explicités dans la fiche PSIA.

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT

Objet de l'adaptation :

- Héliport de Lauterbrunnen, nouveau
- Héliport d'Erstfeld, nouveau
- Champ d'aviation de Mollis, nouveau
- Champ d'aviation d'Yverdon, nouveau
- Aérodrome militaire avec utilisation civile de Payerne, adaptation
- Héliport d'Interlaken, mise à jour
- Champ d'aviation de Triengen, mise à jour
- Champ d'aviation pour vol à voile d'Olten, mise à jour
- Champ d'aviation de Bex, mise à jour
- Adaptation de la partie conceptuelle IIIB3 et B4 : réseau partiel Aérodromes militaires avec utilisation civile, réseau partiel Champs d'aviation

Bases d'examen : Plan sectoriel du 28.06.2017
Rapport explicatif du 28.06.2017

Service compétent : OFAC

Considérants

Aspects	Exigences	Constat	Évaluation
Contenu	Nécessité d'un plan sectoriel (art. 14, al. 1, et 17, al. 4, OAT)	Conformément à une première décision relative au PSIA (18.10.2000), il est défini une procédure par étapes pour élaborer la partie IIIC. L'adaptation soumise ici à approbation porte sur la 12 ^e série de fiches par installation. Elle comprend quatre nouvelles fiches (pour les installations de Lauterbrunnen, d'Erstfeld, de Mollis et d'Yverdon), une adaptation, celle de la fiche de l'aérodrome de Payerne (adaptation du périmètre d'aérodrome et de la limitation d'obstacles), et quatre mises à jour (fiches des installations d'Interlaken, de Triengen, d'Olten et de Bex). Ces mises à jour portent avant tout sur des adaptations de l'aire avec limitation d'obstacles qui découlent de l'entrée en vigueur de nouveaux cadastres des surfaces de limitation d'obstacles établis conformément aux normes de l'OACI et approuvés par l'OFAC. Les changements prévus dans le plan sectoriel ont diverses incidences sur le territoire et l'environnement et requièrent une modification formelle du PSIA. Les parties IIIB3 et B4 (réseau partiel Aérodromes militaires avec utilisation civile, réseau partiel Champs d'aviation) ont en outre été adaptées en raison de la reconversion de l'ancien aérodrome militaire de Mollis en champ d'aviation civile.	Exigence remplie

	Conception judicieuse des indications du plan sectoriel (art. 14, al. 2 et 3, OAT)	En s'appuyant sur la partie conceptuelle du plan sectoriel, la Confédération précise par la présente adaptation les objectifs visés pour les neuf installations concernées et comment ils sont coordonnés avec les objectifs du développement territorial et les affectations. La conception des fiches des installations et des cartes correspond aux autres objets du plan sectoriel.	Exigence remplie
	Coordination de tous les intérêts (art. 2 et 3 OAT)	L'élaboration et l'adaptation des fiches par installation se basent sur le protocole de coordination spatiale prévu dans les objectifs et exigences conceptuels (PSIA IIIB – 15/16). Les résultats de la collaboration y sont consignés. Le processus de coordination, auquel ont été associées toutes les parties intéressées (services fédéraux et cantonaux, communes, exploitants d'aérodrome), a été l'occasion (en particulier pour les nouvelles fiches relatives aux installations de Lauterbrunnen, d'Erstfeld, de Mollis et d'Yverdon et pour l'adaptation de la fiche de l'aérodrome de Payerne), de mettre en évidence et d'évaluer tous les intérêts en jeu ; les conflits et divergences ont été indiqués et des mesures ont été formulées. S'agissant du champ d'aviation de Mollis, une discussion avec les parties impliquées a en outre eu lieu afin de clarifier plusieurs questions. La coordination avec les autres activités de la Confédération et des cantons est donc assurée.	Exigence remplie
	Contribution au développement territorial souhaité (art. 1 et 3, LAT)	Dans le cadre du processus de coordination du plan sectoriel, des mesures visant une meilleure intégration des installations au niveau local et régional ont été examinées et les effets négatifs pour la population, l'économie et les bases naturelles de la vie ont été limités au strict minimum.	Exigence remplie
	Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur (art. 2 OAT)	La consultation des cantons concernés (BE, LU, UR, GL, SO et VD) et des offices fédéraux a montré qu'il n'y avait pas de contradictions fondamentales entre la présente adaptation du plan sectoriel d'une part et les plans sectoriels fédéraux et plans directeurs cantonaux d'autre part.	Exigence remplie
	Exigences relatives aux indications en coordination réglée (art. 15, al. 3, OAT)	Le besoin et l'emplacement des installations ressortent de la partie conceptuelle du plan sectoriel. Le processus de coordination a permis de déterminer les incidences majeures des installations sur le territoire et sur l'environnement et de vérifier leur compatibilité avec la législation pertinente.	Exigence remplie
Procédure	Collaboration avec l'ARE et les autres responsables de tâches à incidence territoriale (art. 17 et 18 OAT)	Le plan sectoriel a été adapté en collaboration avec l'ARE. Les services intéressés de la Confédération et des cantons ainsi que les communes et les exploitants d'aérodrome concernés ont été intégrés bien en amont dans le processus de coordination spécifique aux installations. Pour les quatre nouvelles fiches relatives aux installations de Lauterbrunnen, d'Erstfeld, de Mollis et d'Yverdon, de même que pour la modification de la fiche de l'aérodrome de Payerne, les résultats de cette collaboration ont été consignés dans autant de protocoles de coordination.	Exigence remplie
	Consultation des cantons et des communes (art. 19, al. 1 et 2, OAT)	À l'issue de la collaboration, les cantons et les communes ont eu la possibilité de se prononcer officiellement sur le projet de plan sectoriel dans le courant du troisième trimestre 2016.	Exigence remplie
	Information et participation de la population (art. 19, al. 3 et 4, OAT)	Une information et une participation de la population et des milieux intéressés ont eu lieu dans le courant du troisième trimestre 2016 au sujet des quatre nouvelles fiches des installations de Lauterbrunnen, d'Erstfeld, de Mollis et d'Yverdon et sur l'adaptation de la partie conceptuelle. Le rapport explicatif montre comment les remarques issues des consultations ont été prises en considération.	Exigence remplie

	Contrôle de la compatibilité avec la planification directrice cantonale (art. 20 OAT)	Les cantons (BE, LU, UR, GL, SO et VD) ont eu la possibilité, lors de la consultation organisée lors du troisième trimestre 2016, de constater d'éventuelles contradictions persistant entre le plan sectoriel et la planification directrice cantonale. La procédure de conciliation prévue à l'art. 13 OAT n'a pas été demandée.	Exigence remplie
Forme	Forme des indications contraignantes (art. 15 OAT)	Les indications contraignantes du plan sectoriel sont bien mises en évidence. Le texte et les cartes qui l'accompagnent fournissent les informations nécessaires à leur compréhension.	Exigence remplie
	Rapport explicatif (art. 16 OAT)	Le rapport explicatif renseigne sur le déroulement de la planification et sur la façon dont il a été tenu compte des divers intérêts en présence.	Exigence remplie
	Publication (art. 4, al. 3, LAT)	Le plan sectoriel adapté sera publié en ligne et pourra être consulté sur les sites Internet de l'OFAC et de l'ARE et auprès des services de l'aménagement du territoire des cantons concernés. Une version papier sera disponible sur demande.	Exigence remplie

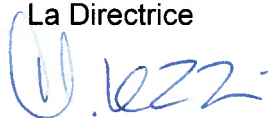
Synthèse

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

Berne, le 28.06.2017

OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

La Directrice



Maria Lezzi