



26.02.2020

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Partie IIIC Fiche d'objet 14^e série

Adaptation de la partie conceptionnelle:

- **Partie III B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile:**
 - **Suppression du champ d'aviation de Buochs (NW)
du réseau partiel**
- **Partie III B4 – Champs d'aviation:**
 - **Intégration du champ d'aviation de Buochs (NW)
dans le réseau partiel**

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, © 2019 swisstopo

Distribution

En version électronique: www.bazl.admin.ch

Disponible aussi en allemand et en italien

02.2020

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Partie IIIC Fiche d'object 14^e série

Adaptation de la partie conceptionnelle :

- Partie III B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile:
 - Suppression du champ d'aviation de Buochs (NW) du réseau partiel
- Partie III B4 – Champs d'aviation :
 - Intégration du champ d'aviation de Buochs (NW) dans le réseau partiel

avec rapport explicatif et rapport d'examen

26.02.2020

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 14^e série

NW Buochs (adaptation)

FR Gruyères (adaptation)

GR San Vittore

NE Neuchâtel (mise à jour)

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

Objectifs et exigences de caractère conceptionnel

- Partie III B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile :
 - Suppression du champ d'aviation de Buochs (NW) du réseau partiel
- Partie III B4 – Champs d'aviation :
 - Intégration du champ d'aviation de Buochs (NW) 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 conceptionnelle (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 58 aérodromes, dont celles des aéroports de Zurich, de Bâle-Mulhouse et de Genève.

La présente série comprend les fiches des aérodromes suivants :

	Canton	Installation	Réseau partiel
Nouvelles fiches	GR	San Vittore	Héliports
Adaptations	NW	Buochs	Champs d'aviation
	FR	Gruyères	Champs d'aviation
Mise à jour	NE	Neuchâtel	Champs d'aviation

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale (état 26.02.2020)

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 de caractère conceptionnel		
	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
	B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile: suppression du champ d'aviation de Buochs (NW) du réseau partiel	IIIB1 – B7 – 13	26.02.2020
	B4 – Champs d'aviation	IIIB1 – B7 – 20	18.10.2000
	B4 – Champs d'aviation: intégration du champ d'aviation de Loderino (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
	B4 – Champs d'aviation: intégration du champ d'aviation de Buochs (NW)	IIIB1 – B7 – 20	26.02.2020
	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 Zürich (adaptation)	IIIC – ZH-1	23.08.2017
ZH Hausen am Albis	IIIC – ZH-2	18.08.2004
ZH Hausen am Albis (mise à jour)	11 IIIC – ZH-2	03.02.2016
ZH Speck-Fehraltorf	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	IIIC – BE-1	30.01.2002
BE Bern-Belp (adaptation)	IIIC – BE-1	04.07.2012
BE Bern-Belp (adaptation)	13 IIIC – BE-1	14.11.2018
BE Interlaken	IIIC – BE-2	18.08.2004
BE Interlaken (adaptation)	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	IIIC – BE-4	02.11.2005
BE Courtelary (adaptation)	IIIC – BE-4	01.07.2009
BE Courtelary (mise à jour)	11 IIIC – BE-4	03.02.2016
BE Biel-Kappelen	IIIC – BE-5	02.11.2005
BE Biel-Kappelen (adaptation)	11 IIIC – BE-5	03.02.2016
BE Langenthal	IIIC – BE-6	02.11.2005
BE Langenthal (mise à jour)	11 IIIC – BE-6	03.02.2016
BE Saanen	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	IIIC – BE-9	07.12.2007
BE Zweisimmen (mise à jour)	9 IIIC – BE-9	20.11.2013

BE	Thun	8	III C – BE-10	04.07.2012
BE	Thun (mise à jour)	11	III C – BE-10	03.02.2016
BE	Lauterbrunnen	12	III C – BE-11	28.06.2017
LU	Triengen	5	III C – LU-1	07.12.2007
LU	Triengen (mise à jour)	12	III C – LU-1	28.06.2017
LU	Luzern-Beromünster	6	III C – LU-2	01.07.2009
LU	Luzern-Beromünster (mise à jour)	13	III C – LU-2	14.11.2018
UR	Erstfeld	12	III C – UR-1	28.06.2017
SZ	Wangen-Lachen	11	III C – SZ-1	03.02.2016
SZ	Wangen	13	III C – SZ-2	14.11.2018
NW	Buochs	6	III C – NW-1	01.07.2009
NW	Buochs (adaptation)	14	III C – NW-1	26.02.2020
GL	Mollis	12	III C – GL-1	28.06.2017
FR	Ecuvillens	1	III C – FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	4	III C – FR-2	30.01.2002
FR	Bellechasse (mise à jour)	11	III C – FR-2	03.02.2016
FR	Gruyères	4	III C – FR-3	30.01.2002
FR	Gruyères (adaptation)	14	III C – FR-3	26.02.2020
FR	Schwarzsee	1	III C – FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	4	III C – SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (adaptation)	6	III C – SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	III C – SO-2	18.08.2004
SO	Olten (mise à jour)	12	III C – SO-2	28.06.2017
BS/BL	Basel-Mulhouse		III C – BS/BL-1	15.05.2013
BL	Dittingen	10	III C – BL-1	17.12.2014
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	III C – SG-1	06.07.2011
SG	St. Gallen-Altenrhein (mise à jour)	11	III C – SG-1	03.02.2016
SG	Schänis	9	III C – SG-2	20.11.2013
GR	Samedan	4	III C – GR-1	30.01.2002
GR	Samedan (adaptation)		III C – GR-1	13.09.2019
GR	San Vittore	14	III C – GR-3	26.02.2020
AG	Birrfeld	4	III C – AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (adaptation)	2	III C – AG-1	14.05.2003
AG	Birrfeld (adaptation)	10	III C – AG-1	17.12.2014
AG	Birrfeld (adaptation)		III C – AG-1	17.01.2018
AG	Fricktal-Schupfart	4	III C – AG-3	30.01.2002
AG	Fricktal-Schupfart (mise à jour)	9	III C – AG-3	20.11.2013
AG	Holziken	10	III C – AG-4	17.12.2014
TG	Amlikon	4	III C – TG-1	02.11.2005
TG	Amlikon (mise à jour)	11	III C – TG-1	03.02.2016
TG	Lommis	4	III C – TG-2	02.11.2005
TG	Lommis (mise à jour)	11	III C – TG-2	03.02.2016

TG	Sitterdorf	4	III C – TG-3	02.11.2005
TG	Sitterdorf (adaptation)	11	III C – TG-3	03.02.2016
TI	Lugano-Agno	3	III C – TI-1	18.08.2004
TI	Locarno	10	III C – TI-2	17.12.2014
TI	Lodrino	9	III C – TI-3	20.11.2013
TI	Ambri	10	III C – TI-4	17.12.2014
VD	Lausanne-La Blécherette	4	III C – VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	3	III C – VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (2^e adaptation)	5	III C – VD-1	07.12.2007
VD	Lausanne-La Blécherette (3^e adaptation)	5	III C – VD-1	04.07.2012
VD	Lausanne-La Blécherette (4 ^e adaptation)	11	III C – VD-1	03.02.2016
VD	Payerne	5	III C – VD-2	07.12.2007
VD	Payerne (adaptation)	10	III C – VD-2	17.12.2014
VD	Payerne (adaptation)	12	III C – VD-2	28.06.2017
VD	Bex	2	III C – VD-3	14.05.2003
VD	Bex (adaptation)	5	III C – VD-3	07.12.2007
VD	Bex (mise à jour)	12	III C – VD-3	28.06.2017
VD	Montricher	6	III C – VD-4	01.07.2009
VD	Montricher (mise à jour)	11	III C – VD-4	03.02.2016
VD	Yverdon	12	III C – VD-5	28.06.2017
VS	Münster	2	III C – VS-2	14.05.2003
VS	Münster (adaptation)	10	III C – VS-2	17.12.2014
VS	Raron Flugplatz	2	III C – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	III C – VS-6	14.05.2003
VS	Région Valais sud-est (VS-SE)	PAM 1	III C – PAM VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhorn	PAM 1	III C – PAM 1	17.09.2010
VS	Alphubel	PAM 1	III C – PAM 2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	PAM 1	III C – PAM 3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	PAM 1	III C – PAM 4	17.09.2010
VS	Trift	PAM 1	III C – PAM 5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	PAM 1	III C – PAM 6	17.09.2010
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures	4	III C – NE-1	30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures (adapt.)	4	III C – NE-1	02.11.2005
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures (adapt.)	10	III C – NE-1	17.12.2014
NE	Môtiers	4	III C – NE-2	02.11.2005
NE	Môtiers (mise à jour)	11	III C – NE-2	03.02.2016
NE	Neuchâtel	5	III C – NE-3	07.12.2007
NE	Neuchâtel (mise à jour)	14	III C – NE-3	26.02.2020
GE	Genève		III C – GE-1	14.11.2018
JU	Bressaucourt	3	III C – JU-1	18.08.2004
	Balzers (Principauté du Liechtenstein)		III C – Balzers	12.04.2017

D'autres séries de fiches sont en préparation

Fiches par installation 14^e série

IIIC – NW-1	Buochs (adaptation)
IIIC – FR-3	Gruyères (adaptation)
IIIC – GR-3	San Vittore
IIIC – NE-3	Neuchâtel (mise à jour)

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

Anlage: **Buochs****NW-1**Teilnetz: **Flugfeld****A U S G A N G S L A G E****Generelle Informationen und technische Daten:**

- Standortkanton: Nidwalden
- Perimetergemeinden: Buochs, Ennetbürgen, Stans
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Alpnach, Beckenried, Buochs, Dallenwil, Emmetten, Ennetbürgen, Ennetmoos, Gersau, Hergiswil (NW), Horw, Ingenbohl, Kerns, Luzern, Oberdorf (NW), Sarnen, Seelisberg, Stans, Stansstad, Wolfenschiessen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Buochs, Ennetbürgen, Stans
- Verkehrsleistung Motorflug:
 - Ø 4 Jahre: 12 950 Bewegungen (2015–18);
 - max. 10 Jahre: 14 570 (2017)
- Segelflug:
 - Ø 4 Jahre: 1540 Bewegungen (2015–18)

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz, seit 1946 zivilaviatisch mitbenützt.

Zivile Flüge im Zusammenhang mit den Entwicklungs- und Unterhaltsarbeiten auf den Arealen der Pilatus Flugzeugwerke und der RUAG; Motor- und Segelflugsport. Gelegentliche Trainings- und Einsatzflüge der Luftwaffe mit Helikoptern und Propellerflugzeugen.

Stand der Koordination:

Mit der Revision des Sachplans Militär (SPM) hat der Bundesrat am 8. Dezember 2017 beschlossen, die militärische Nutzung des Flugplatzes Buochs definitiv einzustellen, was jedoch eine gelegentliche militärische Mitbenützung des zivilen Flugfelds nicht ausschliesst. Der SPM beruht auf dem Stationierungskonzept der Armee vom November 2013. In den vorangehenden Jahren war der Flugplatz als «Sleeping Base» der Luftwaffe vorgesehen (für eine Reaktivierung des Militärflugbetriebs im Krisenfall); vgl. auch SPM-Objektblatt vom Juli 2009.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 14.01.1982 (Stand 01.10.1992)
- Betriebsreglement vom 23.08.1982, provisorische Regelung vom 16.12.2002 mit Ergänzungen vom 03.02.2014 und 10.11.2014
- Lärmbelastungskataster 2000 (anzupassen)
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster 2006 (anzupassen)
- Koordinationsprotokoll vom Oktober 2017

Die Korporationen von Buochs, Ennetbürgen und Stans haben die nicht mehr benötigten Flächen des Flugplatzgeländes vom Bund zurückgekauft. Ehemalige Militäranlagen, die nicht in eine zivile Nutzung überführt werden, sollen zurückgebaut werden. Die Hauptpiste und das nördliche Rollwegsystem verbleiben im Besitz des VBS.

Der Flugplatz soll als ziviles Flugfeld weitergenutzt werden. Dies erfordert eine Umnutzung nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes. Die Umnutzung umfasst die Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen, die zivilaviatisch weitergenutzt werden (inkl. Piste und Rollwege), sowie die Überprüfung und Anpassung von Betriebsreglement und Betriebsbewilligung (inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung UVP).

Das Umnutzungsverfahren soll auf der Grundlage der bestehenden Flugplatzinfrastruktur durchgeführt werden («Übergangsphase 2020»). Die Plangenehmigung für die vorgesehenen Ersatz- und Neubauten soll in einem nachgelagerten, separaten Verfahren erteilt werden («Endzustand 2025»). Das Objektblatt ist auf diesen Endzustand ausgerichtet. Nichtaviatisch weitergenutzte militärische Bauten und Anlagen sind nach kantonalem Recht umzunutzen.

Im April 2015 haben der Kanton Nidwalden, die Standortgemeinden Buochs, Ennetbürgen und Stans sowie die drei Korporationen eine Vereinbarung mit Grundsätzen zur Entwicklung des Flugplatzes unterzeichnet. Diesen Grundsätzen wird im Objektblatt Rechnung getragen.

Funktion, Betrieb und Infrastruktur des Flugplatzes sind zudem mit den Zielen und Vorgaben der kantonalen Richtplanung sowie mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Der Richtplan wird für das Gebiet des Flugplatzes entsprechend angepasst.

Die Möglichkeiten der künftigen Nutzung des Flugplatzareals und der Ausgestaltung der Flugplatzinfrastruktur wurden in einem breit angelegten Prozess evaluiert. Kanton, Gemeinden und Korporationen haben sich auf eine Lösung geeinigt, bei der die Flugplatzbauten südlich der Piste angeordnet sind; die Ergebnisse der Evaluation sind im Bericht vom Januar 2016 festgehalten. Der Perimeter für die Flugplatzanlagen wurde dabei möglichst eng gezogen, um den Interessen der Landwirtschaft entgegen zu kommen.

Der Flugbetrieb soll im bisherigen Rahmen weitergeführt und in erster Linie auf den Bedarf der flugplatzansässigen Unternehmen ausgerichtet werden. Die Zahl der jährlichen Flugbewegungen wird auf 20 000 begrenzt.

<p>Der Kanton beteiligt sich weiterhin zur Hälfte am Betrieb des Flugplatzes sowie an den Investitionskosten für die neue Infrastruktur. Der entsprechende Kredit wurde in einer Volksabstimmung im November 2017 gutgeheissen. Die andere Hälfte wird von der Pilatus Flugzeugwerke AG übernommen.</p> <p>Die Luftverkehrskontrolle (ATC) wird heute durch skyguide sichergestellt. Ob dies weitergeführt wird oder ob die Flugsicherungsdienstleistungen künftig durch einen Flugplatz-Informationsdienst (AFIS) abgedeckt werden können, wird noch abgeklärt.</p> <p>Für den sicheren und reglementskonformen Betrieb ist die Flugplatzhalterin verantwortlich. Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit sind namentlich bei der Pistenquerung der Herdernstrasse zu prüfen und umzusetzen. Diese Pistenquerung ist nachweislich der grösste Gefahrenherd auf dem Flugplatz und führte in der Vergangenheit zu mehreren sicherheitsrelevanten Zwischenfällen.</p> <p>Auf dem Flugplatz sollen terrestrische Nutzungen (Veranstaltungen) grundsätzlich möglich sein. Sie werden, unter vorbehalt der Sicherheitsanforderungen im Flugbetrieb, nach kantonalen Vorgaben geregelt.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung:</p> <p>Der Flugplatz Buochs ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie Werkflügen flugplatzansässiger Unternehmen, Geschäftsreiseflügen, Rettungs- und Einsatzflügen sowie dem Segelflugsport. Die fliegerische Grundausbildung mit Motorflugzeugen und der Flugsport (Akrobatik, Fallschirmabsetzflüge) werden nicht unterstützt.</p> <p>Der Helikopterbetrieb ist auf Arbeits-, Werk-, Rettungs- und Einsatzflüge ausgerichtet. Die Zahl touristischer Helikopterflüge ist eng begrenzt, eine Helikopterbasis für touristische Personentransporte ausgeschlossen.</p> <p>Der Flugplatz kann für gelegentliche Einsatz- und Trainingsflüge der Luftwaffe mit Propellerflugzeugen und Helikoptern militärisch mitbenützt werden.</p> <p>Der Flugplatz übernimmt keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze. Der Ausbau zu einem konzessionierten Regionalflughafen ist ausgeschlossen.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</p> <p>Der Flächenflugbetrieb wird auf der Hauptpiste konzentriert, die ehemalige Redundanzpiste wird aufgehoben. Die Helikopterflüge erfolgen von der dafür bezeichneten An- und Abflugstelle südlich der Hauptpiste [1].</p>	<p>F</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • • 	<p>Z</p>	<p>V</p>

	F	Z	V
Die Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist auf insgesamt 20 000 begrenzt, wovon rund 1000 für die militärische Mitbenützung vorzusehen sind.	•		
Die Organisation und der Ablauf des Betriebs, einschliesslich den Betriebszeiten und den An- und Abflugverfahren, werden im Betriebsreglement geregelt. Das Betriebsreglement wird bei der Umnutzung des Flugplatzes überprüft und angepasst.	•		
Der Flugplatz kann auch für den Instrumentenflug ausgerüstet werden. Bei Dunkelheit ist der Flugbetrieb auf Werkflüge sowie Rettungs- und Einsatzflüge beschränkt. Für den Flugbetrieb ausserhalb der ordentlichen Betriebszeiten können im Betriebsreglement Bewegungskontingente festgelegt werden.	•		
Auf dem Flugplatz hat die fliegerische Nutzung gegenüber anderen Nutzungen absolute Priorität. Die Sicherheit des Flugbetriebs muss jederzeit gewährleistet sein.	•		
Zur Verbesserung der Sicherheit sind insbesondere Massnahmen zur Verminderung der Unfallgefahr bei der Pistenquerung der Herdernstrasse zu treffen. Weiter sind der Zutritt Unbefugter auf das Flugplatzareal mit geeigneten Massnahmen zu verhindern und die landwirtschaftliche Bewirtschaftung im Pistenstreifen den Sicherheitsanforderungen entsprechend zu regeln.	•		
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 bestehenden und geplanten Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Das separat umgrenzte Areal mit den bestehenden Bauten und Anlagen [2] wird aus dem Perimeter entlassen, sobald die geplanten Ersatz- und Neubauten fertiggestellt sind.	•		
Sollte der bestehende Rollwegzugang zum RUAG-Areal wider Erwarten nicht mehr genutzt werden können, soll als Ersatz ein Zugang ab Kompensierplatz geprüft werden [3].		•	
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Die zulässigen Lärmimmissionen nach Lärmschutzverordnung (LSV) sind bei der Umnutzung festzulegen und anschliessend im Lärmbelastungskataster (LBK) abzubilden.	•		

	F	Z	V
<p>Hindernisbegrenzung:</p> <p>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 Hindernisbegrenzungsflächen.</p> <p>Der HBK wird bei der Umnutzung angepasst und in Kraft gesetzt.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz:</p> <p>Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die konkreten Massnahmen sind bei der Umnutzung auszuweisen und festzulegen, wobei auch Massnahmen ausserhalb des Flugplatzperimeters möglich sind. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p> <p>Die Funktion des Wildwechselkorridors, der über das Flugplatzareal führt, ist mit geeigneten Massnahmen qualitativ zu verbessern.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • 		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit:</p> <p>Die Detailbestimmungen zu den einzelnen Verkehrsarten (einschliesslich allfälliger Kontingentierungen oder Prioritätenordnungen), die Flugverfahren (Sicht- und Instrumentenflug), die An- und Abflugrouten für Flächenflugzeuge und Helikopter sowie die Betriebszeiten werden im Betriebsreglement festgelegt und anschliessend im Luftfahrthandbuch (AIP) publiziert. Diese Bestimmungen gelten auch für die gelegentlichen militärischen Trainings- und Einsatzflüge. Flüge mit Kampffjets sind nicht mehr vorgesehen, vorbehalten bleiben sporadische Flugbewegungen im Rahmen ausserordentlicher Übungen und in Absprache mit der Flugplatzhalterin.</p> <p>Mit der Aufhebung der Redundanzpiste wurde der Segelflugbetrieb auf die Hauptpiste verlegt. Der Windenbetrieb wurde durch einen Schleppbetrieb ersetzt. Aufgehoben wird auch die bisherige Helikopterlandestelle auf dem Areal der Pilatus Flugzeugwerke AG.</p> <p>Die jährlichen Flugbewegungen umfassen sowohl die Motor- als auch die Segelflugbewegungen. Starts und Landungen werden separat gezählt.</p> <p>Das mit dem Übergang der Herdernstrasse über die Hauptpiste verbundene Sicherheitsrisiko muss aus Sicht der Aufsichtsbehörde unbedingt reduziert werden. Kanton, Gemeinden und Korporationen verlangen die Erhaltung der Herdernstrasse als Verkehrsverbindung, wodurch eine Aufhebung dieses Übergangs in den Hintergrund tritt. Zur Verbesserung der Sicherheit müssen andere Massnahmen geprüft und umgesetzt werden. Demgegenüber sind die Strassenquerungen der Rollwege zu den Industriearealen nördlich der Kantonsstrasse mit den bestehenden Lichtsignalanlagen hinreichend gesichert.</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i> Airport Buochs AG Fadenbrücke 20 6374 Buochs</p>		

Die Möglichkeiten einer Absperrung des Flugplatzareals vor dem Zutritt unbefugter Personen müssen ebenfalls noch evaluiert werden. Eine Gesamtumzäunung steht dabei ausser Betracht, ein Zaun ist nur im Kernareal des Flugplatzes vorgesehen. Die Massnahmen sind mit dem Hochwasserschutz (Überflutungskorridor), dem Verkehrsnetz (Rad- und Fusswege), der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung sowie dem Naturschutz (Wildwechsel) abzustimmen.

Für die Bewirtschaftung des Kulturlandes im Pistenstreifen hat die Flugplatzhalterin mit skyguide und den Korporationen im März 2015 bereits eine Regelung getroffen. Weiter ist eine Pachtlandarrondierung in diesem Bereich vorgesehen (Korporationsgebiet Buochs). Der abschliessende Nachweis und die Prüfung, dass diese Massnahmen den langfristigen Sicherheitsanforderungen genügen, stehen noch aus.

Das Gebot, keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze zu übernehmen bedeutet, dass der Flugplatz Buochs bei dauerhaften Kapazitätsengpässen oder bei einem Ausschluss bestimmter Verkehrsarten auf andern Flugplätzen (z.B. Kleinaviatik auf den Landesflughäfen), nicht verpflichtet werden kann, diesen Verkehr zu übernehmen.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die Hauptpiste und das Rollwegsystem mit den Zugängen zu den Industriearealen der Pilatuswerke und der RUAG (einschliesslich Sicherheitsabständen), die Helikopterbasis mit dem Start- und Landeplatz für die Helikopter (Final Approach and Take Off Area FATO), die Flächen für die Flugzeugabstellplätze und die Hochbauten südlich der Piste (Bereich Tower, Betriebs- und Unterhaltsgebäude, Hangare) sowie der fliegerisch genutzte Teil auf dem Areal der RUAG nördlich der Piste. Nicht oder nur teilweise im Perimeter enthalten sind die Industrieareale der Pilatus Flugzeugwerke und der RUAG; dort sind keine Flugplatzanlagen nach Luftfahrtgesetz vorgesehen.

Die Zufahrt zu den Flugplatzbauten südlich der Piste sowie zum angrenzenden neuen Industrie- und Gewerbegebiet erfolgt von Westen her über eine zusätzliche Brücke.

Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss der Nutzungsplanung der Gemeinden. Innerhalb des Perimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität; andere Bauten und Anlagen sind möglich, haben sich den Flugplatzanlagen aber unterzuordnen (Nebenanlagen).

Der Flugplatzperimeter für die bestehenden Bauten und Anlagen, die bis auf Weiteres zivilaviatisch weitergenutzt und später ersetzt werden sollen («Übergangsphase 2020»), ist separat ausgewiesen. Sobald die geplanten Ersatz- und Neubauten fertiggestellt sind («Endzustand 2025»), entfällt dieser Teil des Flugplatzperimeters und das Objektblatt wird entsprechend anzupassen sein.

Die im Flugplatzperimeter enthaltenen Sicherheitsstreifen entlang der Piste und den Rollwegen sind Teil der Flugplatzanlagen und hindernisfrei zu halten. Bei den Rollwegen richtet sich deren Breite nach der Spannweite der Flugzeuge, die darauf verkehren sollen. Die Ausdehnung der Sicherheitsstreifen ist im Umnutzungsverfahren abschliessend festzulegen.

Der Kompensationsplatz dient der Kalibrierung von Instrumenten in Flugzeugen. Er gilt als Flugplatzanlage und ist Teil der Umnutzung. Ebenfalls im Perimeter enthalten (als Zwischenergebnis) ist die Fläche für einen alternativen Rollwegzugang zum RUAG-Areal ab Kompensierplatz, sollte der bestehende Zugang östlich davon nicht mehr genutzt werden können. Bei einer Realisierung müsste die Strassenquerung mit der Bushaltestelle entsprechend umgestaltet werden.

Sofern die im Perimeter enthaltenen Fruchtfolgeflächen durch die geplanten Flugplatzanlagen beansprucht werden, ist eine Kompensation nach den kantonalen Bestimmungen sicherzustellen. Das im Sachplan Fruchtfolgeflächen festgelegte kantonale Kontingent muss eingehalten werden.

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung beruht auf dem Betriebskonzept für den «Endzustand 2025» mit einer jährlichen Flugbewegungszahl von 19 100 Motorflugbewegungen (wovon 1050 militärische Flüge). Von diesen Flugbewegungen sind 880 den Grossflugzeugen (über 8.6 t), 1500 den Segelschleppflugzeugen und 1800 den Helikoptern zugerechnet. Massgebende Faktoren für die Fluglärmrechnung vom August 2017 sind die Flugbewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), die Zusammensetzung der Flotte und die Flugwege. In der Karte ist die Lärmbelastungskurve für den Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II) gemäss LSV dargestellt. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmbelastungskurven (PW der ES III und IV).

Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss Art. 37a LSV, die bei der Umnutzung festzulegen sind, dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Diese zulässigen Lärmimmissionen werden im LBK abgebildet und herangezogen, um die Einhaltung der Lärmbelastung zu überprüfen. Der bisherige LBK von 2000 wird damit abgelöst. Das BAZL überprüft die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen primär anhand der jährlichen Flugbewegungsstatistik. Besteht aufgrund der Flugbewegungszahlen oder der Zusammensetzung der Flotte der Verdacht einer Überschreitung, verpflichtet das BAZL die Flugplatzhalterin zusätzlich zu einer Lärmberechnung.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im HBK (Entwurf vom April 2017), der mit der Umnutzung in Kraft gesetzt wird. Dieser HBK wird den bisher gültigen HBK von 2006 ersetzen. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene (Kreisfläche) dargestellt.

Der HBK zeigt, in welchem Gebiet und auf welcher Höhe die Hindernisfreiheit für den Flugverkehr gewährleistet sein sollte resp. wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung 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 (vgl. Art. 62 VIL).

Mit der Aufhebung der «Sleeping Base» der Luftwaffe entfällt auch der militärische Hindernisbegrenzungsplan von 1993.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Der Auftrag zum ökologischen Ausgleich ist in Art. 18b des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) begründet. Die Realisierung ökologischer Aufwertungsmassnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Weil eine Extensivierung der intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen auf dem Flugplatzareal schwierig zu erreichen ist, werden die ökologischen Ausgleichsmassnahmen in der näheren Umgebung des Flugplatzes geplant. Die konkreten Massnahmen sind im Umnutzungsverfahren zu bestimmen (Ausdehnung und Lage der Flächen, Art der Bewirtschaftung und Pflege, rechtliche Sicherstellung). Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Unabhängig vom ökologischen Ausgleich ist für angemessenen ökologischen Ersatz zu sorgen, wenn schutzwürdige Lebensräume durch Flugplatzanlagen beeinträchtigt werden (Art. 18 Abs 1^{ter} NHG).

Über das Flugplatzareal führt ein regional bedeutender Wildwechselkorridor (Verbindung zwischen Bürgenstock und Buochserhorn im BLN-Gebiet 1606). Für die Erhaltung und qualitative Verbesserung dieses Wildwechsels sollen auf der Achse zwischen dem Naturschutzgebiet Grossried (Gnappried) und dem Gebiet Fadenbrücke Führungs- und Rückzugsstrukturen für die Tiere in Form von Trittsteinbiotopen vorgesehen werden. Diese Massnahmen sollen mit den andern ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen koordiniert und ebenfalls im Umnutzungsverfahren festgelegt werden.

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

BLN: 1605 Pilatus

BLN: 1606 Vierwaldstaettersee mit Kernwald, Bürgenstock und Rigi

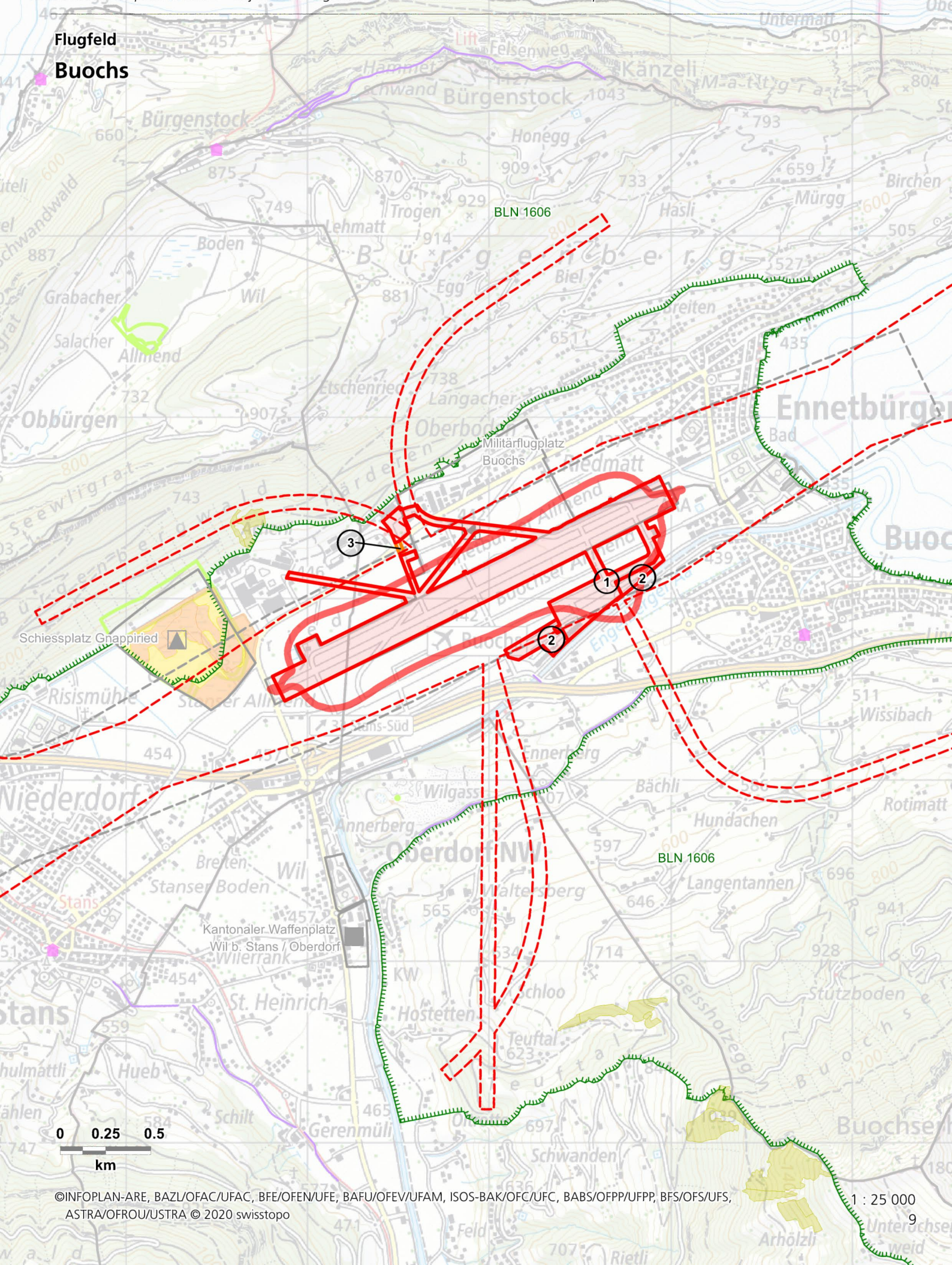
BLN: 1608 Flyschlandschaft Haglere – Glaubenberg – Schlieren

Auengebiet: 99 Schlierenrüti

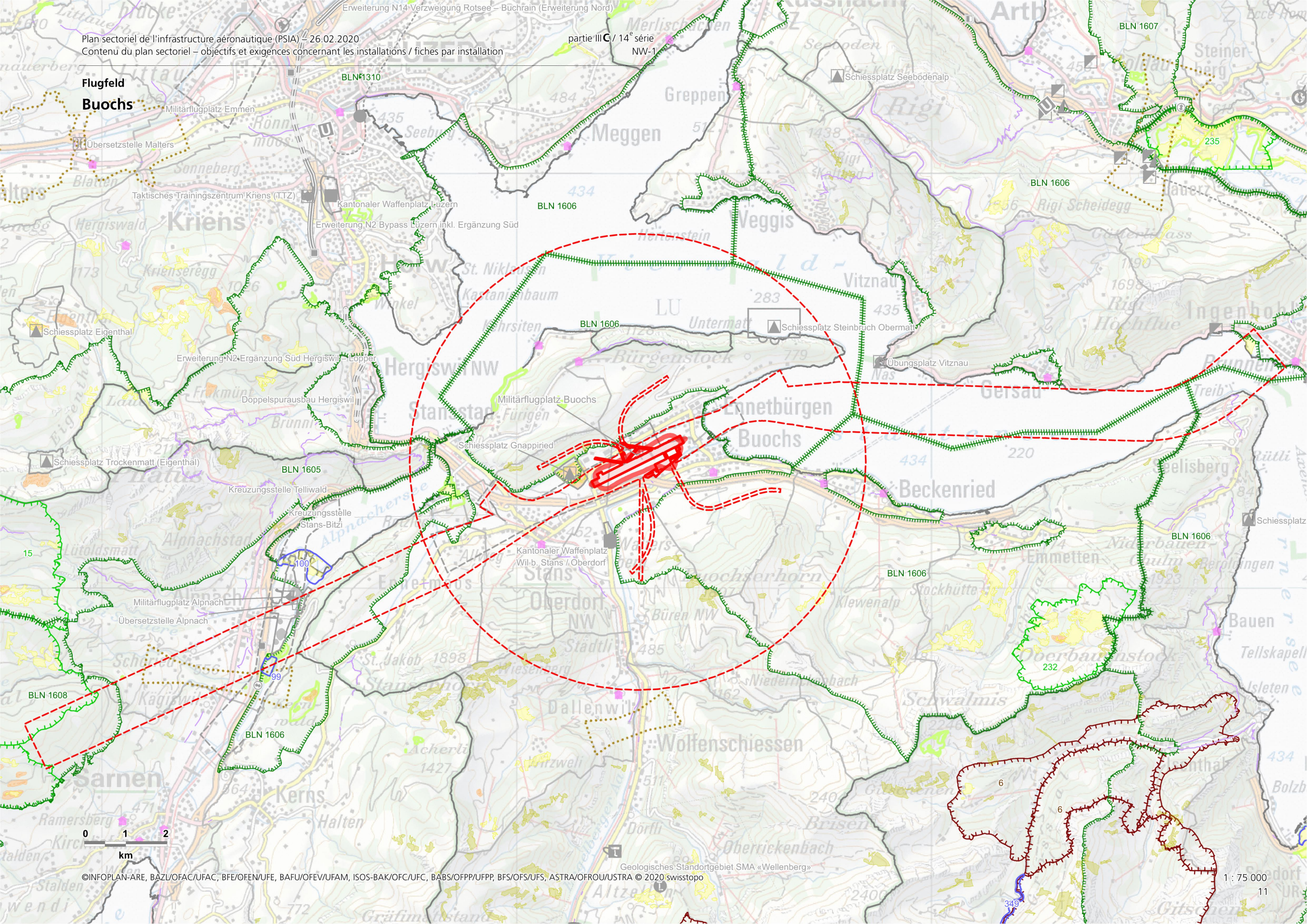
Moorlandschaft 15 Glaubenberg

Grosse Teile des Flugplatzareals liegen im Hochwasser-Entlastungskorridor der Engelberger Aa. Massnahmen zum Hochwasserschutz sowie zum Gewässerschutz im Bereich der Flugplatzanlagen sind ebenfalls Gegenstand des Umnutzungsverfahrens.

Flugfeld Buochs



Flugfeld
Buochs



Installation : **Gruyères**

FR-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 : Fribourg
- Commune de site : Gruyères
- Communes avec limitation d'obstacles : Bas-Intyamont, Botterens, Broc, Bulle, Châtel-sur-Montsalvens, Gruyères, Le Pâquier (FR), Morlon
- Communes avec exposition au bruit : Broc, Gruyères
- Prestations de trafic :
 - moyenne 4 ans (moteurs) : 12 434 (2015–2018)
 - max. 10 ans (moteurs) : 18 156 (2011)
 - moyenne 4 ans (vol à voile) : 1244 (2015–2018)
 - base de référence CB : 15 100 (1997)
 - potentiel PSIA : 17 500

Rôle et fonction de l'installation :

Champ d'aviation existant depuis 1963. Il a pour fonction le trafic commercial (vols d'hélicoptères et d'avions) et le trafic non commercial (vols de tourisme et de plaisance, vol à moteur et à voile, vols d'école).

Etat de la coordination :

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

L'*infrastructure, le périmètre et l'exploitation* de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Le protocole de coordination et son complément du 30 mai 2018 n'ont identifié aucun conflit en suspens dans ce domaine.

Renvois :

Réseau champs d'aviation
 III – B4

Documents de base :

- autorisation d'exploitation du 20.01.1981
- règlement d'exploitation du 04.06.2002
- cadastre d'exposition au bruit de juillet 1997
- cadastre de limitation d'obstacles d'octobre 2014
- protocole de coordination d'août 2001 et son complément du 30 mai 2018

<p>L'exploitant a l'intention dans un premier temps de créer une baie d'attente en piste 35. D'autres projets sont prévus (zone d'attente pour planeurs au seuil de piste 35, voie de roulage pour la piste 35, extension pour le parking des avions visiteurs, voie de roulage pour la piste 17, zone de départ en piste 17 pour les planeurs au nord, création d'une FATO (<i>Final Approach and Take-Off area</i>) pour les hélicoptères à l'ouest de la piste). En cas de besoins futurs les hangars situés au nord-ouest pourraient être prolongés.</p> <p>Le périmètre d'aérodrome se situe partiellement sur des surfaces d'assolement agricoles (SDA) au sud de l'aérodrome. Si des SDA devaient être touchées par des projets de construction, alors le Canton de Fribourg devrait déterminer de quelle manière les SDA devraient être traitées. Ce point doit être analysé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans pour tout projet ayant un impact sur les SDA.</p> <p><i>Procédure en cours</i>: la demande d'approbation des plans pour la création d'une baie d'attente en piste 35 a été déposée auprès de l'OFAC. La décision d'approbation des plans peut être délivrée avant l'adoption de la présente fiche PSIA.</p> <p>Les <i>surfaces vertes</i> de l'installation seront valorisées selon la conception « Paysage Suisse » et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).</p>			
<p>D É C I S I O N S</p> <p>Fonction de l'installation :</p> <p>Champ d'aviation ayant pour fonction le trafic commercial (vols d'hélicoptères et d'avions) et non commercial (vols de tourisme et de plaisance, vol à moteur et à voile, vols d'école). Il sert essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique.</p> <p>Le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur.</p> <p>Conditions générales de l'exploitation :</p> <p>L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel, hormis pour les trajectoires de vol des hélicoptères ; une procédure de modification du règlement d'exploitation devra être menée afin de fixer ces nouvelles trajectoires. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent être respectées. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de prévention et en contrôle l'efficacité.</p>	<p>P/CR</p> <ul style="list-style-type: none">•••	<p>CC</p>	<p>IP</p>

	P/CR	CC	IP
<p>Périmètre d'aérodrome :</p> <p>Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Il intègre les RESA (<i>Runway End Safety Area</i>) [1] et les projets suivants : baie d'attente en piste 35 [2], zone d'attente pour planeurs au seuil de piste 35 [3], voie de roulage pour la piste 35 [4], extension pour le parking des avions visiteurs [5], voie de roulage pour la piste 17 [6], début de la bande de piste 17 et zone de départ pour les planeurs au nord [7] et FATO (<i>Final Approach and Take-Off area</i>) pour les hélicoptères à l'ouest des hangars [8].</p> <p>En cas de besoins, possibilité de prolonger les hangars au nord-ouest [9].</p>	•		
<p>Exposition au bruit :</p> <p>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 concernées en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>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.</p>	•	•	
<p>Aire de limitation d'obstacles :</p> <p>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. La ligne de référence se fonde sur le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles d'octobre 2014.</p> <p>Dès lors que les nouvelles trajectoires de vol des hélicoptères auront été fixées dans le cadre d'une procédure de modification du règlement d'exploitation, le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles devra être mis à jour.</p>	•	•	
<p>Protection de la nature et du paysage :</p> <p>Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture, en particulier les prescriptions du plan sectoriel des surfaces d'assolement (SDA), doivent être pris en compte.</p> <p>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.</p>	• •	•	

E X P L I C A T I O N S	I N S T A N C E S
<p>Fonction de l'installation, exploitation :</p> <p>Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation), hormis pour les trajectoires de vol des hélicoptères; une procédure de modification du règlement d'exploitation devra être menée afin de fixer ces nouvelles trajectoires. Le cadre actuel 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.</p> <p>L'activité de parachutisme est présente sur l'installation de Gruyères. Cette activité n'est pas remise en question. Son déroulement concret sera convenu entre toutes les parties lors des tables rondes.</p> <p>Périmètre d'aérodrome, infrastructure :</p> <p>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 les communes concernées tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.</p> <p>Le périmètre intègre les RESA (<i>Runway End Safety Area</i>) [1] et les projets suivants: baie d'attente en piste 35 [2], zone d'attente pour planeurs au seuil de piste 35 [3], voie de roulage pour la piste 35 [4], extension pour le parking des avions visiteurs [5], voie de roulage pour la piste 17 [6], début de la bande de piste 17 et zone de départ pour les planeurs au nord [7] et FATO (<i>Final Approach and Take-Off area</i>) pour les hélicoptères à l'ouest des hangars [8]. En cas de besoins, possibilité de prolonger les hangars au nord-ouest [9]. Ce projet, au stade de l'intention, est inscrit en « information préalable ». S'il devait se réaliser, une nouvelle coordination serait nécessaire pour qu'il soit inscrit en « coordination réglée ».</p> <p>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.</p> <p>Le périmètre d'aérodrome se situe partiellement sur des surfaces d'assolement agricoles (SDA) au sud de l'aérodrome. Si des SDA devaient être touchées par des projets de construction, alors le Canton de Fribourg devrait déterminer de quelle manière les SDA devraient être traitées. Ce point doit être analysé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans pour tout projet ayant un impact sur les SDA.</p> <p>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.</p>	<p>RESPONSABLES</p> <p><i>Office fédéral compétent :</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome :</i> Société d'Aviation de la Gruyère, Aérodrome de la Gruyère, 1664 Epagny</p>

Exposition au bruit:

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

La courbe de bruit représentée sur la carte (55 dB(A)) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon 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, soit la situation future du nombre de mouvements (exposition au bruit issue du rapport du calcul de l'exposition au bruit du 4 avril 2018). Le potentiel PSIA retenu est de 17 500 mouvements annuels et reste identique à celui fixé dans la première fiche PSIA du 30 janvier 2002. 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 aura été 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 23 octobre 2014. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal. Dès lors que les nouvelles trajectoires de vol des hélicoptères auront été fixées dans le cadre d'une procédure de modification du règlement d'exploitation, le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles devra être mis à jour.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

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

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

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. Pillet S., BTEE SA, 2019 : Biodiversité et compensation écologique sur les aérodromes. Aide à l'exécution. Office fédéral de l'environnement et Office fédéral de l'aviation civile, Berne. L'environnement pratique n° 1906). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans. Dans le cadre du prochain projet, 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. Une partie du périmètre d'aérodrome touche des surfaces d'assolement agricoles (SDA) au sud de l'aérodrome selon le plan sectoriel du Canton de Fribourg. 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 devaient être touchées par des projets de construction, alors le Canton de Fribourg devrait déterminer de quelle manière les SDA devraient être traitées. Ce point doit être analysé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans pour tout projet ayant un impact sur les SDA. Dans la mesure du possible, les mesures de remplacement ne devraient pas se faire sur des SDA, en particulier lorsque la qualité du sol des SDA serait modifiée de manière irréversible.

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 :

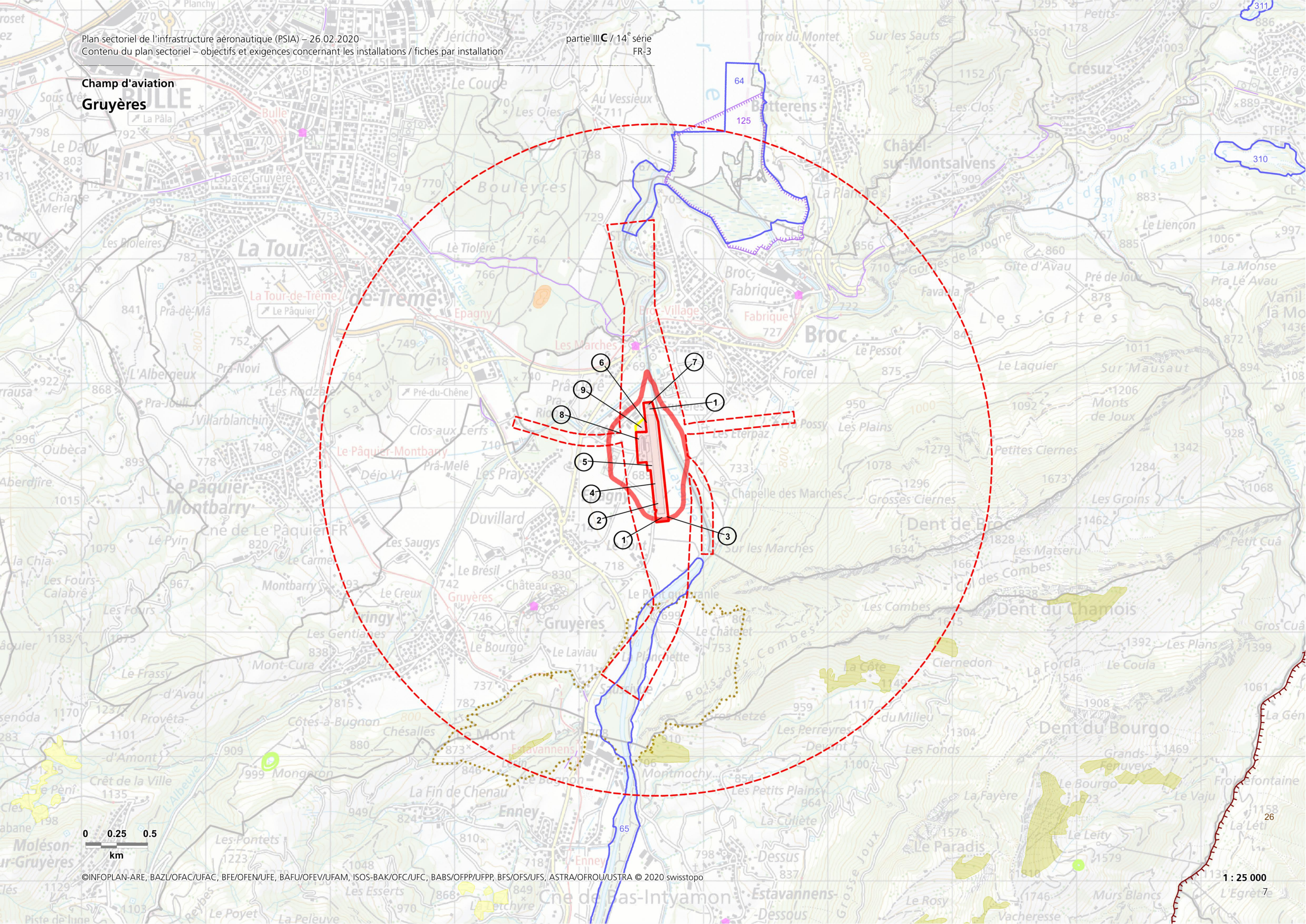
Zone alluviale	64	Broc
Zone alluviale	65	Les Auges d'Estavannens
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs	125	Lac de la Gruyère à Broc (FR)

Equipement:

Pas de modification dans le domaine de la desserte (gare GFM à Broc et arrêt de bus à 800 m de l'aérodrome).

Champ d'aviation

Gruyères



Impianto: **San Vittore****GR-3**

Rete parziale: Eliporto

S I T U A Z I O N E

Informazioni generali e dati tecnici:

- Cantone d'ubicazione: Grigioni
- Comune del perimetro dell'impianto: San Vittore
- Comuni toccati da limitazioni degli ostacoli: Arbedo-Castione, Lumino, Roveredo (GR), San Vittore
- Comuni toccati da esposizione al rumore: Lumino, San Vittore
- Prestazioni di traffico:
 - Ø 4 anni: 1689 movimenti (2015–18)
 - max. 10 anni: 1976 (2018)
 - Potenziale: 2500 movimenti/annui

Scopo dell'impianto/funzione nella rete:

Eliporto in esercizio dal'1978. Gestito dalla Heli Rezia SA.

L'eliporto é utilizzato soprattutto per lavoro aereo.

Stato della coordinazione:

La *funzione dell'eliporto* si basa sulle specifiche concettuali del PSIA (parte IIIB e IIIB5) ed è in linea con gli obiettivi del piano regolatore cantonale. Con la revisione del Piano settoriale militare (PSM), l'8 dicembre 2017 il Consiglio federale ha deciso di abolire definitivamente l'uso militare dell'adiacente aeroporto militare di San Vittore. L'utilizzo dell'area militare liberata per la creazione di un Distretto lavorativo d'importanza cantonale non è supportato dal comune.

Il perimetro e l'infrastruttura dell'eliporto sono coordinati con i requisiti di utilizzo e gli obiettivi di protezione circostanti (vedi verbale di coordinazione). Il gestore dell'eliporto prevede di rinnovare le strutture (ampliamento uffici e hangar per elicotteri, hangaraggio e manutenzione). L'assegnazione delle zone di insediamento deve essere compatibile con la presenza dell'eliporto. *L'area esposta al rumore* limita le possibilità di creazione di un eventuale Distretto lavorativo d'importanza cantonale.

Rinvii:

Rete parziale eliporti III – B5

Documenti di base:

- Autorizzazione d'esercizio del'30 marzo 1978
- Regolamento d'esercizio del'15 giugno 2007
- Catasto dei rumori (ancora da creare)
- Catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli (ancora da creare)
- Verbale di coordinazione gennaio 2018

<p><i>Le rotte di avvicinamento e di partenza sono state ottimizzate tenendo conto della sicurezza e delle aree protette a ovest e a sud dell'eliporto e devono essere riprese nel regolamento d'esercizio. Il catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli (CSLO) va determinato su questa base (cfr. protocollo di coordinamento).</i></p>			
<p>D E C I S I O N I</p>			
<p>Funzione dell'impianto: L'eliporto di San Vittore è un eliporto privato. È utilizzato soprattutto per lavoro aereo (trasporto di materiale e persone) e, in misura limitata, per voli privati sportivi e da diporto, per voli di istruzione e perfezionamento nonché per la manutenzione e l'hangaraggio di elicotteri.</p> <p>Condizioni quadro d'esercizio: Le nuove rotte di avvicinamento e di decollo vanno introdotte nel regolamento d'esercizio.</p> <p>Al fine di ridurre l'inquinamento ambientale, a titolo preventivo l'esercente adottare i provvedimenti possibili sul piano operativo e garantisce il rispetto delle prescrizioni.</p> <p>Perimetro dell'aerodromo: Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio necessario per gli impianti aviatori, compreso il settore per le opere edili e le superfici d'esercizio (cfr. rappresentazione grafica). Il Cantone e i Comuni ne tengono conto nei propri piani direttori e di utilizzazione.</p> <p>Esposizione al rumore: La zona esposta al rumore limita il margine di sviluppo dell'esercizio di volo (cfr. rappresentazione grafica). Il Cantone e i Comuni ne tengono conto nei propri piani direttori e di utilizzazione.</p> <p>Le immissioni foniche consentite ai sensi dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) sono determinate nel quadro della procedura di modifica del regolamento d'esercizio e vanno indicate nel catasto dei rumori.</p> <p>Limitazione degli ostacoli: La zona con limitazione degli ostacoli indica dove devono essere coordinati l'esercizio di volo e l'utilizzazione del suolo in merito alla limitazione in altezza (cfr. rappresentazione grafica). Sono determinanti le superfici di limitazione degli ostacoli contenute nel catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli (CSLO).</p> <p>Protezione della natura e del paesaggio: Le superfici dell'aerodromo non utilizzate per scopi aviatori sono da rivalutare come superfici di rivalutazione ecologica nel rispetto delle esigenze aeronautiche (norme di sicurezza, esigenze di ampliamento).</p> <p>L'esercente verifica le possibilità di rivalutazione e stabilisce le misure e il procedimento per l'attuazione, d'intesa con il Comune e i competenti servizi federali e cantonali. Vanno tenuti in considerazione gli interessi connessi all'utilizzazione agricola.</p>	<p>D</p> <ul style="list-style-type: none">••••••••	<p>R</p>	<p>I</p>

<p style="text-align: center;">S P I E G A Z I O N I</p> <p>Scopo dell'impianto, funzione nella rete: Lo scopo dell'eliporto di San Vittore è determinato dall'uso esistente e dalle disposizioni per gli eliporti nella parte concettuale PSIA parte III B5.</p> <p>Condizioni quadro d'esercizio: L'esercente intende continuare l'esercizio dell'eliporto nella misura attuale. Le rotte di avvicinamento e di decollo sono state ridefinite tenendo conto delle operazioni di volo, della sicurezza e delle aree protette. Lo «stallino» è un ostacolo alla navigazione aerea che deve essere rimosso. Le nuove rotte devono essere specificate nel regolamento d'esercizio che va quindi adattato di conseguenza.</p> <p>Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura: Il perimetro dell'aerodromo include la nuova FATO (final approach and take-off area) con distanze di sicurezza, nonché le aree per i progetti di costruzione pianificati. Il perimetro dell'aerodromo si sovrappone all'utilizzazione secondo i piani delle zone del Comune di San Vittore va pertanto introdotto come indicazione in questi ultimi. Gli impianti aeronautici hanno la priorità all'interno del perimetro dell'aerodromo.</p> <p>Area con esposizione al rumore: Il calcolo delle curve del rumore è stato effettuato, conformemente allo stato attuale della tecnica, per 2500 movimenti all'anno. Il calcolo rispetta l'attuale composizione della flotta, le traiettorie di volo e il terreno. Si basa in oltre su una distribuzione dei movimenti di volo del 50% in entrambe le direzioni. Viene rappresentato l'involuppo della curva del livello di rumore massimo medio (L_{max}) e del livello sonoro continuo equivalente in energia (L_{rk}) relativo al valore di pianificazione del grado di sensibilità II (VP GS II). Questa curva rappresenta anche le restanti isofone (VP GS III e IV, valori limite d'immissione e valori d'allarme GS II – IV). Non vi sono conflitti tra la zona esposta al rumore e l'insediamento auspicato. L'involuppo della curva del livello di rumore massimo medio (L_{max}) non porta ad una effettiva restrizione dei movimenti di volo, perché la variabile di valutazione L_r, che dipende dal numero di movimenti di volo, è rilevante solo a partire da circa 3000 movimenti. La zona esposta al rumore assicura e limita la possibilità di sviluppo dell'esercizio dell'eliporto, ovvero le «immissioni foniche consentite» ai sensi dell'art. 37a OIF non possono superare tale area. Tali immissioni devono essere determinate nell'ambito di una procedura di approvazione (regolamento d'esercizio, approvazione dei piani) e fissate nella corrispondente decisione. L'esercizio dell'eliporto è stato avviato prima dell'entrata in vigore della legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb), motivo per cui l'aerodromo è considerato un «impianto esistente» ai sensi dell'OIF.</p>	<p>ENTI COMPETENTI</p> <p><i>Ufficio federale competente:</i> Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), 3003 Berna</p> <p><i>Esercente:</i> Heli Rezia SA 6534 San Vittore</p>
---	--

Limitazione degli ostacoli:

La zona con limitazione degli ostacoli corrisponde alla delimitazione della superficie di limitazione degli ostacoli secondo la bozza del catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli (CSLO) del 16 ottobre 2017. Questo progetto si basa sulle nuove rotte di avvicinamento e di decollo. Nella rappresentazione grafica sono indicati i contorni delle superfici di avvicinamento e di decollo nonché i piani orizzontali. Il CSLO deve ancora essere approvato formalmente. Il Cantone e i Comuni tengono conto del CSLO nei propri piani direttori e di utilizzazione.

Protezione della natura e del paesaggio, ambiente:

Il mandato di compensazione ecologica si basa sull'art. 18b della legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN). L'attuazione di misure di riqualificazione ecologica dovrebbe tener conto delle possibilità naturali, agricole e operative. A titolo orientativo, si assume una superficie del 12 % del area dell'aeroporto. Se è difficile estendere il terreno agricolo utilizzato in modo intensivo nell'area aeroportuale, possono essere attuate misure di compensazione ecologica nelle immediate vicinanze dell'eliporto. Come strumento ausiliare le autorità federali hanno elaborato raccomandazioni per l'adeguamento ecologico negli aeroporti con esempi pratici (Pillet S., BTEE SA, 2019: Biodiversité et compensation écologique sur les aérodromes. Aide à l'exécution. Office fédéral de l'environnement et Office fédéral de l'aviation civile, Berne. L'environnement pratique n° 1906).

Le misure compensative devono essere attuate principalmente su base volontaria, ma possono essere richieste, con carattere vincolante, nel quadro di una procedura di approvazione. L'esercente illustra in una concezione in quale forma e attraverso quali misure intende realizzare la compensazione ecologica.

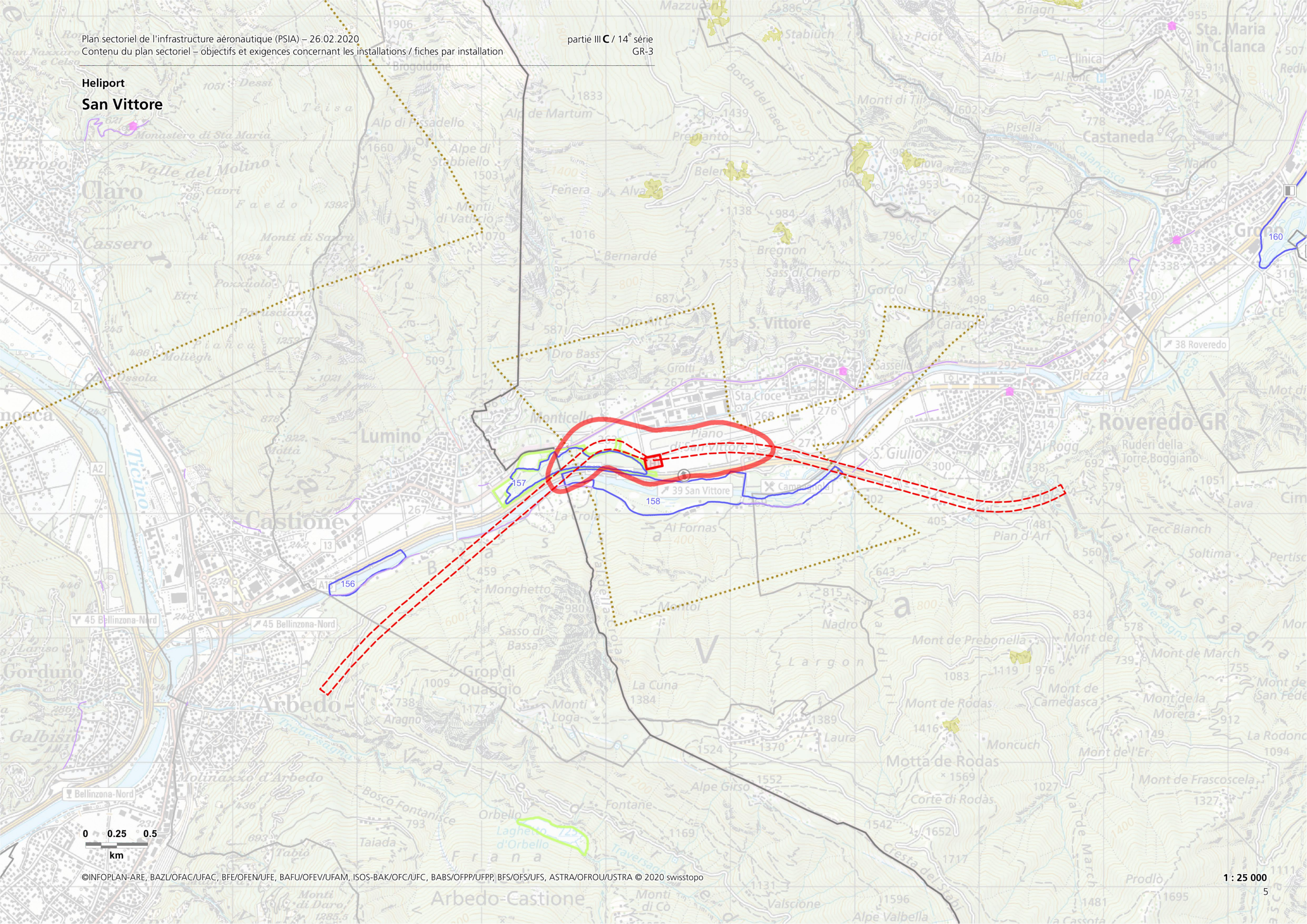
Indipendentemente dalla compensazione ecologica, è necessario garantire un'adeguata sostituzione ecologica se gli habitat degni di protezione sono danneggiati dagli impianti dell'eliporto (art. 18 cpv. 1^{er} LPN).

Indicazioni relative alle zone protette contrassegnate da numeri nella rappresentazione grafica:

Zona golenale	157	Isola Sgraver
Zona golenale	158	Ai Fornas

Heliport

San Vittore



Installation : **Neuchâtel**

NE-3

Réseau partiel : Champ d'aviation

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

Informations générales et données techniques :

- Canton : Neuchâtel
- Communes de site : Boudry, Milvignes
- Communes avec limitation d'obstacles : Boudry, Corcelles-Cormondrèche, Cortaillod, Milvignes, Rochefort
- Communes avec exposition au bruit : Boudry, Milvignes
- Prestations de trafic :
 - moyenne 4 ans (moteurs): 10871 (2015–2018)
 - max. 10 ans (moteurs): 13 526 (2009)
 - moyenne 4 ans (vol à voile): 1024 (2015–2018)
 - base de référence CB (à établir): 20 000
 - potentiel PSIA: 20 000

Rôle et fonction de l'installation :

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

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

Etat de la coordination :

Les *fonction et développement* de l'aérodrome selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement de l'exploitant et les principes du Plan directeur cantonal. Les prévisions de trafic 2010 (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement dans le respect des prescriptions environnementales.

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

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

Renvois :

Réseau champs d'aviation
 III – B4

Documents de base :

- autorisation d'exploitation du 06.11.1973
- règlement d'exploitation du 19.11.1980
- cadastre d'exposition au bruit de juillet 1993
- cadastre de limitation d'obstacles du 21.11.2012
- protocole de coordination de novembre 2006

<p><i>Procédures en cours</i>: la demande d'approbation des plans pour la modification d'un hangar a été menée à terme (décision du 6 juin 2007). Avec cette demande, les projets de taxiway et de taxistrip ont également été coordonnés dans le cadre du protocole de coordination. La démolition et la reconstruction du hangar 9 ont été effectuées, de même que le remplacement des constructions préfabriquées pour la salle de formation du Club Neuchâtelois d'Aviation (CNA).</p> <p>Les <i>surfaces vertes</i> de l'installation seront valorisées selon la conception « Paysage Suisse » et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification).</p>			
<p>D É C I S I O N S</p>	<p>P/CR</p>	<p>CC</p>	<p>IP</p>
<p>Fonction de l'installation :</p> <p>Champ d'aviation servant essentiellement à couvrir les besoins privés, notamment ceux liés à la formation aéronautique continue et à l'aviation sportive. Il est destiné aux vols à moteur et à voile, à l'instruction, aux vols d'hélicoptères, à la voltige et occasionnellement au parachutisme.</p> <p>Conditions générales de l'exploitation :</p> <p>L'exploitation se poursuit dans le cadre réglementaire actuel.</p> <p>Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p>Périmètre d'aérodrome :</p> <p>Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant les futurs projets de construction dont les effets sont connus.</p> <p>Exposition au bruit :</p> <p>Territoires exposés au bruit: voir carte. La courbe de référence correspond au calcul de bruit de 2004 basé sur 20 000 mouvements.</p> <p>La charge sonore admissible selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) sera fixée dans le cadre de la prochaine procédure d'approbation des plans.</p> <p>Un cadastre d'exposition au bruit devra être élaboré sur la base de la courbe fixée.</p>	<ul style="list-style-type: none">•••••		

	P/CR	CC	IP
<p>Protection de la nature et du paysage :</p> <p>Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant examine la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définit la façon de procéder avec la commune et les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • 		
<p>E X P L I C A T I O N S</p> <p>Fonction de l'installation, exploitation :</p> <p>Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre actuel reste inchangé (fonction et exploitation). Toutefois, l'exploitant entend poursuivre et développer la formation aéronautique continue sur l'aérodrome, conformément au cadre que la Canton a fixé en déterminant les activités des trois aérodromes sis sur son territoire.</p> <p>En outre, dans les conditions d'exploitation actuelles, un maximum de 20 000 mouvements permet de rester dans le cadre prévu par les prescriptions environnementales. Ce chiffre constitue dès lors le potentiel PSIA de l'installation.</p> <p>Périmètre d'aérodrome, infrastructure :</p> <p>Le canton et les communes concernés sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.</p> <p>Le projet de modification d'un hangar, approuvé par l'OFAC le 6 juin 2007 ainsi que les projets de taxiway et de taxistrip ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte. La démolition et la reconstruction du hangar 9 ont été effectuées, de même que le remplacement des constructions préfabriquées pour la salle de formation du Club Neuchâtelois d'Aviation (CNA).</p> <p>Si des projets futurs d'infrastructures deviennent réalité, une nouvelle coordination devra avoir lieu sur tous les thèmes concernés par le projet (périmètre, bruit, obstacles, etc.). Le cas échéant, une procédure d'adaptation du PSIA et une procédure d'approbation de plans seront engagées.</p> <p>Exposition au bruit :</p> <p>Le développement possible de l'aéroport est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci ; les autres sont : la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, de nouvelles courbes doivent être calculées.</p>	<p>INSTANCES RESPONSABLES</p> <p><i>Office fédéral compétent :</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome :</i> Aéroport de Neuchâtel SA 2013 Colombier</p>		

Dans le cas présent, le cadastre d'exposition au bruit de juillet 1993, basé sur un nombre de mouvements égal à 27 646, a montré un dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit. Cette situation insatisfaisante a dû être corrigée. Ainsi, dans les conditions d'exploitation actuelles et sur la base des mouvements effectifs de 2002 extrapolés, un maximum de 20 000 mouvements permet de rester dans le cadre prévu par les prescriptions environnementales et de respecter les valeurs d'exposition au bruit. Les 20 000 mouvements deviennent ainsi le potentiel technique de l'installation.

La courbe de bruit (55 dB) représentée sur la carte montre ainsi les territoires exposés au bruit selon les prévisions. Elle devient la courbe de référence PSIA et servira de base au futur cadastre d'exposition au bruit.

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

Limitation d'obstacles :

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

Protection de la nature et du paysage, environnement :

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

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

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

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. Pillet S., BTEE SA, 2019 : Biodiversité et compensation écologique sur les aérodromes. Aide à l'exécution. Office fédéral de l'environnement et Office fédéral de l'aviation civile, Berne. L'environnement pratique n° 1906). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte.

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

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

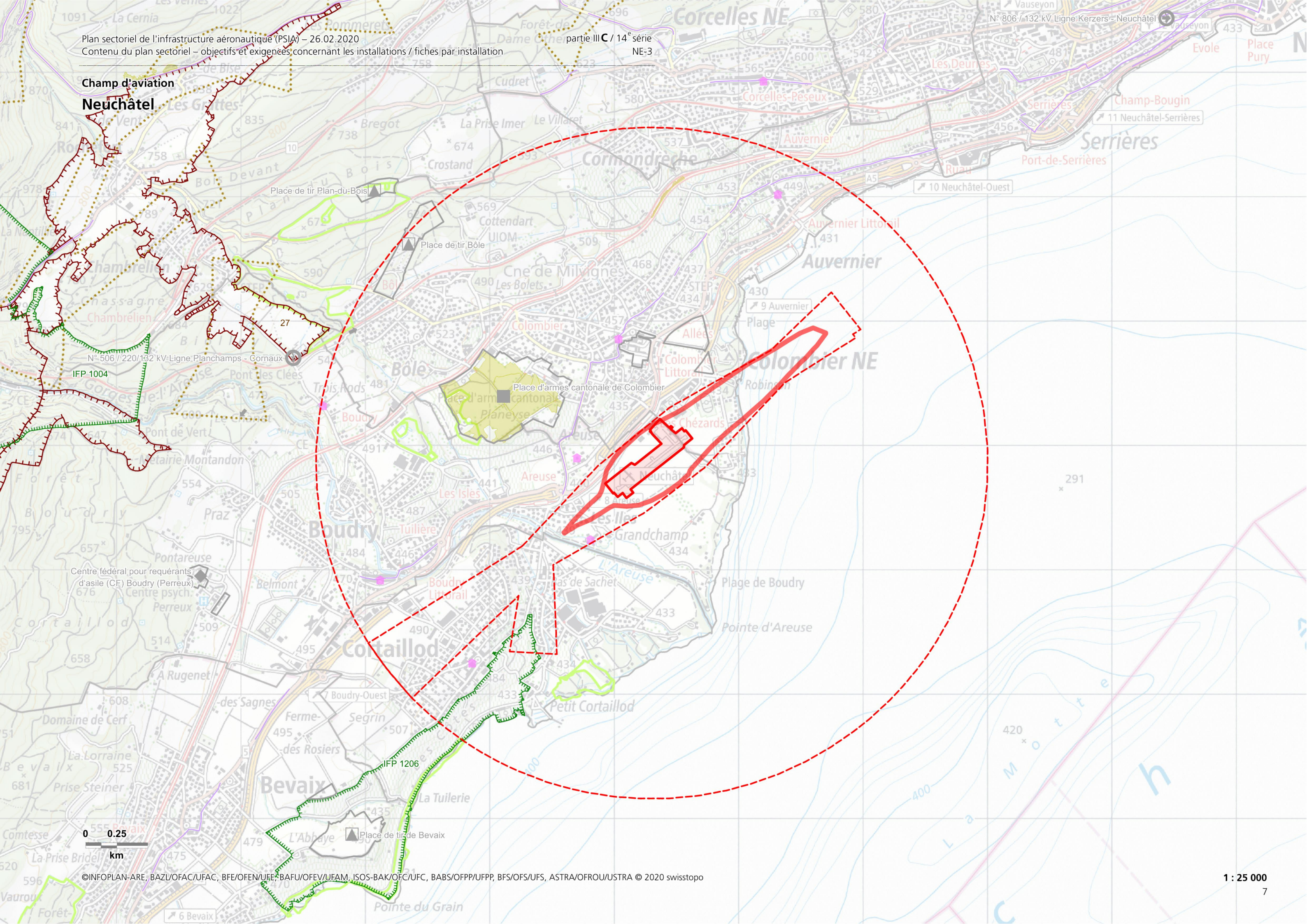
Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro et touchés par les mesures développées dans la partie « Décisions » de la fiche PSIA :

Objet IFP 1206 Coteaux de Cortaillod et de Bevaix

Equipement :

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

Champ d'aviation
Neuchâtel



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA	Festsetzung coordination réglée dato acquisito	Zwischenergebnis coordination en cours risultato intermedio	Vororientierung information préalable informazione preliminare
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)*			

Verknüpfungen zum Text
Renvoi au texte
Rinvio al testo

1 ...

Weitere Inhalte
Autres contenus
Altri contenuti

	Landesgrenze frontière nationale confine nazionale
	Kantonsgrenze limite de canton confine cantonale
	Gemeindegrenze limite de commune confine comunale

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

	Infrastruktur Strasse infrastructure route infrastruttura stradale
	Infrastruktur Schiene infrastructure rail infrastruttura ferroviaria
	Infrastruktur Schifffahrt infrastructure navigation infrastruttura navigazione
	Militär* militaire* militare*
	Übertragungsleitungen lignes de transport d'électricité elettrodotti
	Geologische Tiefenlager dépôts en couches géologiques profondes depositi in strati geologici profondi
	Asyl Asile Asilo

* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017;
planerische Massnahmen Stand SPM 2001 bzw. Sachplan
Waffen- und Schiessplätze 1998
* Installations approuvées dans la Partie programme du PSM
du 08.12.2017; mesures panifiées état PSM 2001 ainsi que
PS des places d'armes et de tir de 1998
* Installazioni approvati nella Parte programmatica del PSM
del 08.12.2017; misure di pianificazione stato PSM del 2001
resp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998

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)

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	<ul style="list-style-type: none">• 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 de caractère conceptionnel

Adaptation de la partie à caractère conceptionnel :

Partie III B3 – Aérodomes militaires avec utilisation civile :

- Suppression du champ d'aviation de Buochs (NW) du réseau partiel

Partie III B4 – Champs d'aviation :

- Intégration du champ d'aviation de Buochs (NW) dans le réseau partiel

Adaptation des parties III B3 et III B4 :

- Suppression du champ d'aviation de Buochs (NW) du réseau partiel « Aérodomes militaires avec utilisation civile » et intégration dans le réseau partiel « Champs d'aviation »

La partie du PSIA à caractère conceptionnel du 18 octobre 2000 (partie III B3) range l'aérodrome de Buochs dans la catégorie des aérodromes militaires avec utilisation civile. En 2003, les Forces aériennes ont cessé d'exploiter l'installation qui a été mise au rang de base dormante (susceptible d'être utilisée par les Forces aériennes en situation de crise). En révisant le plan sectoriel militaire (PSM) le 8 décembre 2017, le Conseil fédéral entérinait la cessation définitive de toute activité militaire sur l'aérodrome. Le PSM se fonde sur le concept de stationnement de l'armée de novembre 2013. Il est dès lors prévu que l'aérodrome soit reconverti en champ d'aviation civil.

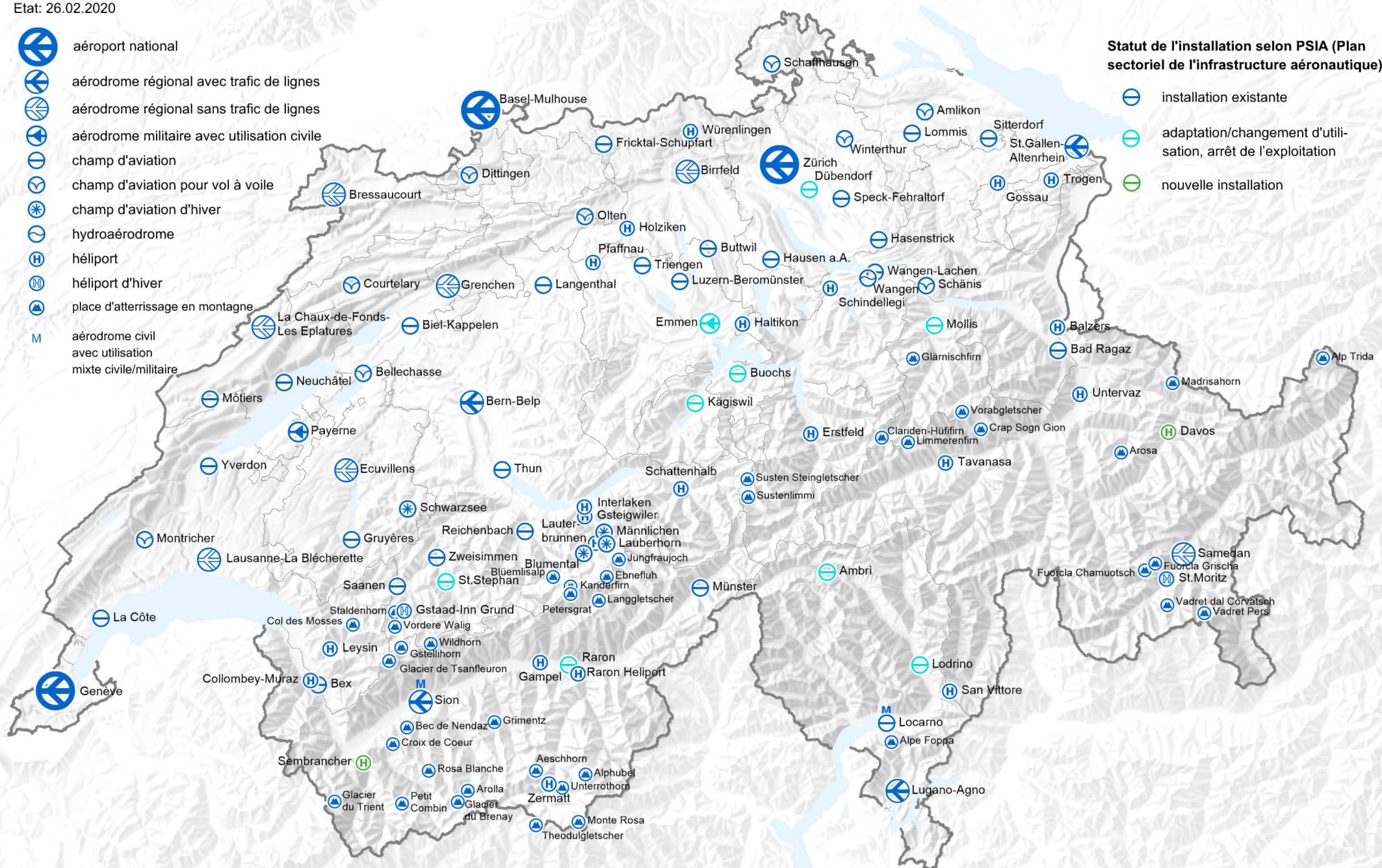
À cette fin, la partie du PSIA à caractère conceptionnel du 18 octobre 2000 doit être modifiée comme suit :

L'aérodrome de Buochs (NW) est transféré du réseau partiel « Aérodomes militaires avec utilisation civile » (partie III B3) au réseau partiel « Champs d'aviation » (partie III B4) avec la statut « coordination réglée ». Les cartes du réseau global et des réseaux partiels seront adaptées en conséquence (cf. carte ci-après).

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 à caractère conceptionnel.

Aérodromes civils

Etat: 26.02.2020



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 à caractère conceptionnel du plan (parties I – IIIB).

Depuis, des fiches sont établies aéroport par aéroport dont elles spécifient pour chacun les exigences (partie III C). L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est chargé d'établir cette partie du plan (fiches propres à chaque 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 58 installations, soit 3 aéroports nationaux, 10 aéroports régionaux, 2 aéroports militaires avec utilisation civile, 37 champs d'aviation et 6 héliports (cf. partie Contenu du plan sectoriel, p. 7 et ss).

La partie à caractère conceptionnel, 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.

La quatorzième série comprend la fiche de l'héliport de San Vittore (GR), l'adaptation des fiches des champs d'aviation de Buochs (NW) et de Gruyères (FR) ainsi que la mise à jour de la fiche du champ d'aviation de Neuchâtel (NE). L'adaptation de la fiche de Buochs induit une adaptation mineure de la partie à caractère conceptionnel.

Il est prévu de reconverter l'aéroport militaire de **Buochs** (NW) en champ d'aviation civil après le départ des Forces aériennes (abandon de la base dormante). À cette fin, il est nécessaire de revoir entièrement la fiche actuellement en vigueur qui date de juillet 2009.

La fiche actuelle de l'aéroport de **Gruyères** (FR) date de janvier 2002. Or, comme le contexte et les exigences ont sensiblement évolué ces dernières années, une révision complète de la fiche s'imposait.

L'héliport de **San Vittore** (GR) est situé sur le terrain d'un ancien aéroport militaire, qui est toutefois encore utilisé par le trafic civil, et en marge d'une zone de travail cantonale inscrite dans le plan directeur. Il s'agit d'une nouvelle fiche.

La mise à jour de la fiche pour l'installation de **Neuchâtel** (NE) porte essentiellement sur l'adaptation de l'aire de limitation d'obstacles dictée par la modification du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles. Par la même occasion, les contenus périmés des parties Situation initiale et Explications ont été actualisés.

2 Déroulement de la planification et collaboration

Les fiches ont été remaniées conformément au protocole de coordination exigé par la partie à caractère conceptionnel du PSIA (partie III A-3) en lien avec la coordination territoriale. Les protocoles de coordination retranscrivent le résultat des travaux réalisés en commun par les services de planification concernés. Ont pris part à ces travaux les services fédéraux compétents, les services compétents des cantons de Nidwald, de Fribourg et des Grisons, les communes concernées et les exploitants des installations (exploitants d'aérodrome). La mise à jour de la fiche du champ d'aviation de Neuchâtel n'exige aucune coordination en amont.

Les fiches pour les installations ont été mises en consultation d'abord auprès des services fédéraux puis, dans le cadre d'une procédure de consultation, au 4^e trimestre 2018 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. On a renoncé à organiser une procédure de participation publique pour la fiche du champ d'aviation de Neuchâtel.

Les propositions ainsi que la manière dont elles ont été prises en considération sont récapitulées ci-après.

À la suite de la procédure de consultation, l'étendue du territoire exposé au bruit a dû être une nouvelle fois adaptée pour la fiche de Buochs. En effet, la méthode de calcul du bruit du trafic aérien a été modifiée par la prise en compte des translations latérales des hélicoptères à proximité du sol entre le poste de stationnement et l'aire de décollage/d'atterrissage qui n'étaient auparavant pas considérées comme relevant du bruit du trafic aérien. Les nouvelles courbes de bruit ne génèrent toutefois pas de nouveaux conflits spatiaux, de sorte qu'il n'a pas été nécessaire de mettre une nouvelle fois la fiche en consultation dans le cadre de procédures de consultation ou de participation publique.

Une deuxième consultation des offices a été organisée par la suite en novembre/décembre 2019. Les services fédéraux ont vérifié que les fiches coïncidaient avec les buts et principes de leur planification sectorielle et qu'elles n'étaient pas incompatibles avec leurs conception et plan sectoriel existants au sens de l'art. 13 LAT. Seul l'OFEV s'est exprimé matériellement. Le résultat est également indiqué dans le tableau ci-dessous.

3 Prise en compte des propositions

3.1 Objektblatt Buochs (Anpassung)

3.1.1 Ämterkonsultation

Die konsultierten Amtsstellen haben keine Bemerkungen oder 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 Nidwalden (Regierungsrat)		
1 Das SIL-Objektblatt ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Die in der Vereinbarung zwischen Kanton, Gemeinden und Genossenkorporationen vom April 2015 (Vereinbarung 2015) enthaltenen Grundsätze für die Entwicklung des Flugplatzes sind berücksichtigt. Keine Änderungsanträge.	-	-
Gemeinde Stans (Gemeinderat)		
1 Die Einhaltung der Grundsätze gemäss der Vereinbarung 2015 wird erwartet. Keine Änderungsanträge.	-	-
Gemeinde Buochs (Gemeinderat)		
1 Grundsätzlich einverstanden, das Objektblatt entspricht den Abmachungen im Koordinationsprozess. Der Begriff «Flugplatz» ist durch «ziviles Flugfeld» zu ersetzen.	-	Im Luftfahrtrecht wird «Flugplatz» als Sammelbegriff für alle Flughäfen (konzessionierte Flugplätze) und Flugfelder (private Flugplätze) verwendet. Der Flugplatz Buochs ist ein Flugfeld, das nach der Umnutzung zivil betrieben wird.
2 Festlegungen zur Zweckbestimmung: der Begriff «nicht unterstützt» hat im Zusammenhang mit der fliegerischen Grundausbildung und mit dem Flugsport (Akrobatik-, Fallschirmabsetzflüge) keine Bedeutung, da für diese Tätigkeiten im Betriebsreglement keine massgebenden Beschränkungen vorgesehen sind.	-	Ein Ausschluss der fliegerischen Grundausbildung und des Flugsports ist nicht vorgesehen. Weder im Betrieb noch bei der Ausgestaltung der Infrastruktur soll aber auf die Bedürfnisse dieser Aktivitäten speziell Rücksicht genommen werden. Im Betriebsreglement ist zudem eine Anmelde- und Bewilligungspflicht für auswärtige Nutzer vorgesehen. Geprüft werden soll dies auch für ortsansässige Nutzer in diesen Flugsparthen.
3 Festlegungen zur Zweckbestimmung: die Regelung, wonach die Zahl der touristischen Helikopterflüge eng begrenzt ist, muss im Betriebsreglement präzisiert werden.	-	Im Betriebsreglement soll die jährliche Flugbewegungszahl in dieser Sparte auf 250 beschränkt werden. Dem Anliegen wird damit Rechnung getragen.
4 Von der Absicht, die Herdernstrasse als Verbindung zu erhalten, wird zustimmend Kenntnis genommen. Die Forderung nach erhöhter Sicherheit wird unterstützt; Barrierenschliessungen sollen den Strassenutzern angezeigt werden (Warn- und Informationstafel, Zeituhr). Zusätzlich wird eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen.	-	Die Verbesserung der Sicherheit bei der Pistenquerung der Herdernstrasse ist ein laufender Prozess. In letzter Zeit wurden bereits verschiedene Massnahmen getroffen, weitere werden im Rahmen der Umnutzung geprüft.
5 Die Ortsbezeichnung für die Zufahrt zu den Flugplatzbauten soll neutralisiert werden.	Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur (2. Abschnitt): «... erfolgt von Westen her über eine <u>zusätzliche Brücke</u> neue Fadenbrücke.»	Dem Antrag wird stattgegeben.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 Für die Einhaltung der Lärmbelastung sind im Objektblatt keine Kontrollmechanismen vorgesehen. Eine Überprüfung, ob die Lärmvorgaben eingehalten sind, ist der Gemeinde deshalb nicht möglich. Die Flugplatzhalterin ist explizit zu verpflichten, jährlich über die Einhaltung der Lärmbelastungsgrenze zu informieren.	Erläuterungen Lärmbelastung (Ergänzung 2. Abschnitt): «... wird damit abgelöst. <u>Das BAZL überprüft die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen primär anhand der jährlichen Flugbewegungsstatistik. Besteht aufgrund der Flugbewegungszahlen oder der Zusammensetzung der Flotte der Verdacht einer Überschreitung, verpflichtet das BAZL die Flugplatzhalterin zusätzlich zu einer Lärmberechnung.</u> »	Nach Art. 37a LSV ist das BAZL verpflichtet, die Einhaltung der Lärmbelastung zu überprüfen. In den Erläuterungen soll darauf hingewiesen werden, dass diese Lärmkontrolle anhand der Flugbewegungsstatistik vorgenommen wird. Dies entspricht der gängigen Kontrollpraxis bei kleineren Flugplätzen. Es besteht kein Grund, in Buochs davon abzuweichen. Selbstverständlich ist es aber möglich, dass die Flugplatzhalterin die jährliche Bewegungsstatistik für die Einschätzung zur Einhaltung der Lärmbelastung auch den Gemeinden unterbreitet.
7 Für die Gemeinde stellt sich die Frage, wie sich die Lärmbelastung nach dem «Endzustand 2025» entwickelt. Eine Ausweitung des Lärms auf die Empfindlichkeitsstufe III würde nicht toleriert, weil dies die Dorfentwicklung erschweren würde.	-	Unter «Endzustand 2025» wird der Abschluss des geplanten Um- und Ausbaus der Flugplatzinfrastruktur verstanden. Das Gebiet mit Lärmbelastung im SIL ist bereits auf diesen Zustand ausgerichtet und behält seine Gültigkeit für den Betrieb auch darüber hinaus. Die zulässigen Lärmimmissionen für den Endzustand werden zusammen mit der Plangenehmigung für den Um- und Ausbau der Infrastruktur festgehalten. Eine Ausweitung der im SIL-Objektblatt festgelegten Lärmkurve steht derzeit aber überhaupt nicht zur Diskussion, sie würde ein erneutes SIL-Verfahren bedingen.
Gemeinde Ennetbürgen (Gemeinderat)		
1 Das Objektblatt nimmt nicht auf alle Grundsätze in der Vereinbarung 2015 Rücksicht.	-	Die Vereinbarung 2015 wurde zwischen Kanton, Gemeinden und Genossenkorporationen abgeschlossen. Weder Bund noch Flugplatzhalterin waren daran beteiligt. Einzelne Grundsätze richten sich denn auch an den kantonalen Richtplan und die Flugplatzpolitik und sind nicht im SIL zu behandeln.
2 Die guten Wohnlagen in der Gemeinde sind von einer Entwertung wegen zusätzlichem Fluglärm bedroht (An- / Abflugverfahren Richtung Osten). Mit der Flugbewegungszahl von 20 000 kann die Lärmbelastungskurve für den PW ES II. diese ES darf auf keinen Fall überschritten werden. Dazu muss die Zusammensetzung der Flotte definiert und kontrolliert werden. Das SIL-Objektblatt sieht ein solches Kontrollsystem nicht vor. Jegliche Änderungen, die die Lärmbelastungskurve verändern, sind der Gemeinde mitzuteilen.	Erläuterungen Lärmbelastung (Ergänzung 2. Abschnitt): «... wird damit abgelöst. <u>Das BAZL überprüft die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen primär anhand der jährlichen Flugbewegungsstatistik. Besteht aufgrund der Flugbewegungszahlen oder der Zusammensetzung der Flotte der Verdacht einer Überschreitung, verpflichtet das BAZL die Flugplatzhalterin zusätzlich zu einer Lärmberechnung.</u> »	Nach Art. 37a LSV ist das BAZL verpflichtet, die Einhaltung der Lärmbelastung zu überprüfen. In den Erläuterungen soll darauf hingewiesen werden, dass diese Lärmkontrolle anhand der Flugbewegungsstatistik vorgenommen wird. Dies entspricht der gängigen Kontrollpraxis bei kleineren Flugplätzen. Es besteht kein Grund, in Buochs davon abzuweichen. Selbstverständlich ist es aber möglich, dass die Flugplatzhalterin die jährliche Bewegungsstatistik für die Einschätzung zur Einhaltung der Lärmbelastung auch den Gemeinden unterbreitet.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Weiter ist die Lärmbelastung nur bis 2025 festgelegt. Für die Gemeinde stellt sich die Frage, wie sich die Lärmbelastung nach dem «Endzustand 2025» entwickelt resp. wer Gewähr dafür bietet, dass sie nicht weiter zunimmt. Eine Ausweitung auf die Empfindlichkeitsstufe III würde nicht toleriert, weil dies die Dorfentwicklung erschweren würde.	-	Unter «Endzustand 2025» wird der Abschluss des geplanten Um- und Ausbaus der Flugplatzinfrastruktur verstanden. Das Gebiet mit Lärmbelastung im SIL ist bereits auf diesen Zustand ausgerichtet und behält seine Gültigkeit für den Betrieb auch darüber hinaus. Die zulässigen Lärmimmissionen für den Endzustand werden zusammen mit der Plangenehmigung für den Um- und Ausbau der Infrastruktur festgehalten. Eine Ausweitung der im SIL-Objektblatt festgelegten Lärmkurve steht derzeit aber überhaupt nicht zur Diskussion, sie würde ein erneutes SIL-Verfahren bedingen.
4 Aus den Auflagedokumenten ist nicht ersichtlich, ob die Lärmbelastungskurven im SIL auch die Motoren-Testläufe und die Emissionen vor den Abflügen einschliessen. Die Lärmberechnungen sind für die Gemeinde nicht nachvollzieh- und überprüfbar. Es ist klar zu definieren, welche maximale Lärmbelastung die im SIL-Objektblatt festgelegte Lärmbelastungskurve für den PW ES II sicherstellt.	-	Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Fluglärm, der nach den Vorgaben der Lärmschutzverordnung (LSV Anhang 5) berechnet wird. Der Aufwärm- und Rollverkehr wird demnach nicht dem Fluglärm, sondern dem Industrie- und Gewerbelärm (nach LSV Anhang 6) zugeordnet, so wie dies in den Unterlagen zum Umnutzungsgesuch auch ausgewiesen ist. Für diesen Industrie- und Gewerbelärm macht der SIL keine Vorgaben. Bei der Umnutzung muss aber nachgewiesen werden, dass die massgebenden Grenzwerte eingehalten sind.
5 Gemäss Auflagedokumenten soll der Kompensierplatz verlegt, allenfalls ergänzt werden. Es ist darzulegen, wie dieser Kompensierplatz in der Lärmbelastungskurve berücksichtigt ist.	-	Die Nutzung des Kompensierplatzes ist nicht Teil der Flugbewegung und wird somit dem Industrie- und Gewerbelärm zugeordnet. Dies ist in den Unterlagen zum Umnutzungsgesuch auch so ausgewiesen. Eine Verlegung des bestehenden Kompensierplatzes wird nicht beantragt.
6 Die Gemeinde begrüsst, dass die Herdernstrasse als Verbindung erhalten bleibt, weil sie unter anderem das Naherholungsgebiet auf dem Flugplatzareal erschliesst (Rad- und Fusswege entlang Scheidgraben und Engelberger Aa). Dies entspricht auch den Festlegungen in der Vereinbarung 2015. Die Formulierung im Objektblatt (Erläuterungen zum Betrieb), wonach die Aufhebung des Pistenübergangs der Herdernstrasse lediglich «in den Hintergrund tritt», steht dazu im Widerspruch. Eine Schliessung der Herdernstrasse würde die Nutzungsmöglichkeiten des Naherholungsgebiets in inakzeptabler Weise reduzieren.	-	Aus Sicherheitsüberlegungen hat das BAZL ursprünglich auf eine Aufhebung des Pistenübergangs der Herdernstrasse hingewirkt. In Anerkennung der Forderungen in der Vereinbarung 2015 will der Bund nun auf eine solche Aufhebung verzichten, wenn der Übergang durch andere Massnahmen hinreichend gesichert werden kann. Einen definitiven Entscheid kann er aber erst fällen, wenn diese Massnahmen bekannt und geprüft sind. Aus dieser Perspektive ist die im Objektblatt gewählte Formulierung korrekt.
7 Die Herdernstrasse soll bei An- und Abflügen mit Barrieren geschlossen werden; die Schliessungen sollen den Strassennutzern angezeigt werden (Warn- und Informationstafel, Zeituhr). Zusätzlich wird eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen.	-	Die Verbesserung der Sicherheit bei der Pistenquerung der Herdernstrasse ist ein laufender Prozess. In letzter Zeit wurden bereits verschiedene Massnahmen getroffen, weitere werden im Rahmen der Umnutzung geprüft.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
8 Einverstanden mit der Festsetzung, wonach der Flugplatz keine Entlastungsfunktion übernimmt und ein Ausbau zu einem konzessionierten Regionalflughafen ausgeschlossen ist. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, was mit der «freiwilligen Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung» gemeint ist. Dieser Zusatz ist zu streichen. Der Flugbetrieb ist durch Flugbewegungszahl und Betriebszeiten bestimmt.	Erläuterungen Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit (letzter Abschnitt): «... diesen Verkehr zu übernehmen. Weiter möglich bleiben soll dagegen die freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung, soweit dies mit der Zweckbestimmung und den betrieblichen Rahmenbedingungen vereinbar ist. »	Die in den Festlegungen definierte Zweckbestimmung (Verkehrssparten), die Verkehrsleistung (20 000 Flugbewegungen) und das Gebiet mit Lärmbelastung geben den verbindlichen Rahmen für den künftigen Flugbetrieb vor. Das Betriebsreglement muss auf diese Vorgaben ausgerichtet werden. Wie die Flugplatzbetreiberin den Flugplatz innerhalb der gesetzten Grenzen bewirtschaftet, liegt nicht in der Kompetenz des Bundes und ist auch nicht Gegenstand der Festlegungen im SIL. Dem Antrag kann entsprochen und die bemängelte Textpassage in den Erläuterungen gestrichen werden.
9 Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren: aus Sicht der Gemeinde wurde die öffentliche Auflage schlecht kommuniziert, der Einbezug der Gemeinde sei nicht erfolgt. Die umfangreichen Auflageakten (Umnutzungsgesuch) präsentierten sich sehr unübersichtlich. Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden sind ihrer Pflicht, die Bevölkerung in geeigneter Weise zu informieren und mitwirken zu lassen, nicht nachgekommen.	-	Die zuständigen Stellen von Bund und Kanton haben das Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren zum SIL (sowie auch die öffentliche Auflage zum Umnutzungsgesuch) korrekt und nach den geltenden Bestimmungen des Raumplanungsrechts (resp. Luftfahrtrechts) durchgeführt. Darüber hinaus informierten sie die Bevölkerung an einer speziell dafür organisierten Informationsveranstaltung über den Inhalt der Planung und das Verfahren.

3.1.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Genossenkorporation Stans		
1 Stand der Koordination: Hinweis, dass beim Rückkauf des Flugplatzgeländes mit dem Kanton Nidwalden ein Mitspracherecht vereinbart und im Grundbuch verankert wurde (2012). Dieses Mitspracherecht bezieht sich auf die Erarbeitung des Betriebsreglements, die Offenhaltung der Herdernstrasse als öffentliche Verbindungsstrasse, den Zugang zu den Landwirtschaftsflächen und die Erhaltung des Flugplatzareals als Naherholungsgebiet. Die im Objektblatt erwähnte Vereinbarung von 2015 bestätigt dies. Die Umsetzung dieser Grundsätze ist die Voraussetzung für die Zustimmung der Korporation zu den vorgesehenen ökologischen Ausgleichsmassnahmen und den Entwässerungsmassnahmen. Das Objektblatt ist im Sinne der Vereinbarung 2015 anzupassen (vgl. auch Ziffer 3).	-	Die erwähnten Vereinbarungen wurden zwischen Kanton, Gemeinden und Genossenkorporationen abgeschlossen. Der Bund ist nicht daran zwar nicht beteiligt, den darin enthaltenen Grundsätzen wird in den Festlegungen im SIL-Objektblatt trotzdem soweit Rechnung getragen, als dies in der Kompetenz des Bundes liegt. Der Antrag ist damit erfüllt (soweit mit dem übergeordneten Recht vereinbar).
2 Die Festlegung zur Verkehrsleistung (Rahmenbedingungen zum Betrieb) ist wie folgt zu präzisieren: «Die Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist auf insgesamt <u>max. 20000 (inkl. Segelflugbewegungen)</u> begrenzt, wovon...».	-	In den Erläuterungen ist bereits darauf hingewiesen, dass die jährlichen Flugbewegungen sowohl die Motor- als auch die Segelflugbewegungen umfassen. Zudem impliziert der Begriff «begrenzt» die Maximalzahl.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Die Formulierung im Objektblatt (Erläuterungen zum Betrieb), wonach die Aufhebung des Pistenübergangs der Herdernstrasse lediglich «in den Hintergrund tritt», impliziert, dass die Aufhebung des Übergangs immer noch ein Thema ist, was der Vereinbarung 2015 widerspricht. Die Formulierung ist zu ersetzen durch «...Erhaltung der Herdernstrasse als Verkehrsverbindung, <u>was vollumfänglich zugestanden wird.</u> ».	-	Aus Sicherheitsüberlegungen hat das BAZL ursprünglich auf eine Aufhebung des Pistenübergangs der Herdernstrasse hingewirkt. In Anerkennung der Forderungen in der Vereinbarung 2015 will der Bund nun auf eine solche Aufhebung verzichten, wenn der Übergang durch andere Massnahmen hinreichend gesichert werden kann. Einen definitiven Entscheid kann er aber erst fällen, wenn diese Massnahmen bekannt und geprüft sind. Aus dieser Perspektive ist die im Objektblatt gewählte Formulierung korrekt.
4 Die in den Erläuterungen zum Betrieb erwähnte Pachtlandarrondierung beschränkt sich auf das Buochser Genossenkorporationsgebiet. Der Text ist entsprechend zu präzisieren.	Erläuterungen Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit (zweitletzter Abschnitt): «... eine Regelung getroffen. Weiter ist eine Pachtlandarrondierung in diesem Bereich vorgesehen (<u>Korporationsgebiet Buochs</u>). Der abschliessende...»	Dem Antrag wird entsprochen.
5 Im Objektblatt ist eindeutig festgehalten, dass der Flugplatz keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze und keinen zusätzlichen Verkehr übernimmt. Dies wird unterstützt. Der Erläuterungstext, wonach jedoch eine «freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung» möglich sein soll, steht dazu im Widerspruch. Dieser Zusatz ist zu streichen.	Erläuterungen Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit (letzter Abschnitt): «... diesen Verkehr zu übernehmen. Weiter möglich bleiben soll dagegen die freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung, soweit dies mit der Zweckbestimmung und den betrieblichen Rahmenbedingungen vereinbar ist. »	Die in den Festlegungen definierte Zweckbestimmung (Verkehrssparten), die Verkehrsleistung (20 000 Flugbewegungen) und das Gebiet mit Lärmbelastung geben den verbindlichen Rahmen für den künftigen Flugbetrieb vor. Das Betriebsreglement muss auf diese Vorgaben ausgerichtet werden. Wie die Flugplatzbetreiberin den Flugplatz innerhalb der gesetzten Grenzen bewirtschaftet, liegt nicht in der Kompetenz des Bundes und ist auch nicht Gegenstand der Festlegungen im SIL. Dem Antrag kann entsprochen und die bemängelte Textpassage in den Erläuterungen gestrichen werden.
6 Die Aussage, wonach die im Flugplatzperimeter enthaltenen Fruchtfolgeflächen (FFF) durch die geplanten Flugplatzanlagen nicht beansprucht werden, ist nicht korrekt. Ein Teil der FFF wird durch die Entwässerung der Rollwege beansprucht. Die Kompensation der FFF liegt alleine in der Verantwortung der Flugplatzhalterin.	Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur (letzter Abschnitt): « Die Sofern die im Perimeter enthaltenen Fruchtfolgeflächen werden durch die geplanten Flugplatzanlagen nicht beansprucht werden. <u>Andernfalls</u> ist eine Kompensation nach den kantonalen Bestimmungen sicherzustellen. Das im ...»	Dem Antrag wird entsprochen. Ob und welche Kompensationsmassnahmen zu treffen sind, wird im Umnutzungsverfahren zu prüfen und festzulegen sein.
Genossenkorporation Ennetbürgen		
1 Der Vereinbarung zwischen Kanton, Gemeinden und Korporationen von 2015 muss zwingend Beachtung geschenkt werden, da sie auch Ausdruck des öffentlichen Interesses sind. Nach diesen Grundsätzen soll die Herdernstrasse weiterhin als Verbindungsstrasse dienen, eine Aufhebung kommt nicht in Betracht. Anstelle der bestehenden Formulierung in den Erläuterungen soll eingefügt werden, dass «Kanton, Gemeinden und Korporationen die Erhaltung der Herdernstrasse als Verkehrsverbindung verlangen, wodurch eine Aufhebung dieses Übergangs ausgeschlossen wird.»	-	Aus Sicherheitsüberlegungen hat das BAZL ursprünglich auf eine Aufhebung des Pistenübergangs der Herdernstrasse hingewirkt. In Anerkennung der Forderungen in der Vereinbarung 2015 will der Bund nun auf eine solche Aufhebung verzichten, wenn der Übergang durch andere Massnahmen hinreichend gesichert werden kann. Einen definitiven Entscheid kann er aber erst fällen, wenn diese Massnahmen bekannt und geprüft sind. Aus dieser Perspektive ist die im Objektblatt gewählte Formulierung korrekt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 Die Aussage in den Erläuterungen, dass die freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung weiterhin möglich bleiben soll, widerspricht ebenfalls der Vereinbarung 2015. Dieser Zusatz ist zu streichen.	Erläuterungen Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit (letzter Abschnitt): «... diesen Verkehr zu übernehmen. Weiter möglich bleiben soll dagegen die freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung, soweit dies mit der Zweckbestimmung und den betrieblichen Rahmenbedingungen vereinbar ist. »	Die in den Festlegungen definierte Zweckbestimmung (Verkehrssparten), die Verkehrsleistung (20 000 Flugbewegungen) und das Gebiet mit Lärmbelastung geben den verbindlichen Rahmen für den künftigen Flugbetrieb vor. Das Betriebsreglement muss auf diese Vorgaben ausgerichtet werden. Wie die Flugplatzbetreiberin den Flugplatz innerhalb der gesetzten Grenzen bewirtschaftet, liegt nicht in der Kompetenz des Bundes und ist auch nicht Gegenstand der Festlegungen im SIL. Dem Antrag kann entsprochen und die bemängelte Textpassage in den Erläuterungen gestrichen werden.
3 Der Bund hat den Kompensierplatz 2013 zusammen mit den anderen nicht mehr benötigten Anlageteilen der Korporation verkauft. Dementsprechend kann dieser Kompensierplatz nicht ohne Einwilligung der Grundeigentümerin in den Flugplatzperimeter einbezogen werden. Es besteht kein Enteignungsrecht. Gleiches gilt für andere Flächen im Flugplatzperimeter	-	Gemäss bisheriger Flugplatzplanung soll der Kompensierplatz weitergenutzt werden. Deshalb ist er im Flugplatzperimeter enthalten. Dieser Perimeter ist aber nicht grundeigentümergebunden. Für eine Weiternutzung ist das Einverständnis der Grundeigentümerin notwendig.
4 Der über den Kompensierplatz hinausgehende Zugang zum RUAG-Areal ist widerrechtlich. Es ist nicht ersichtlich, warum der Zugang über den bereits bestehenden Rollweg nicht mehr genutzt werden könnte. Das SIL-Objektblatt ist entsprechend anzupassen.	-	Der bestehende Rollweg zum RUAG-Areal bleibt im Eigentum des VBS, der Zugang vertraglich mit einer Dienstbarkeit sichergestellt. Allerdings muss dabei ein Weg, der sich im Eigentum der Genossenschaft befindet, gequert werden. Diese Querung ist derzeit bestritten. Bis dort eine privatrechtliche Regelung getroffen ist, wird der alternative Rollwegzugang ab Kompensierplatz im Objektblatt als Option ausgewiesen.
5 Die Aussage im Objektblatt, wonach das Industrieareal der RUAG nicht im Flugplatzperimeter enthalten sei, ist nachweislich falsch. Ein Teil des Areals liegt innerhalb dieses Perimeters. Zudem ist dort gemäss aktuellem Gestaltungsplan der Nidwalden AirPark AG (Entwurf) ein Helikopterlandeplatz vorgesehen.	Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur (erster Abschnitt): «... nördlich der Piste. Nicht oder nur teilweise im Perimeter enthalten sind die Industrieareale der Pilatus Flugzeugwerke und der RUAG; dort sind keine Flugplatzanlagen nach Luftfahrtgesetz vorgesehen.»	Dem Antrag wird entsprochen, der Flugplatzperimeter umfasst einen Teil des RUAG-Areals. Allerdings ist dort kein Helikopterlandeplatz vorgesehen. Im SIL-Objektblatt sind auch keine entsprechenden Festlegungen enthalten. Die Helikopter sollen ausschliesslich ab der Start- und Landestelle südlich der Hauptpiste operieren.
6 Die Versickerungsmulden für die Entwässerung von Piste und Rollwegen beanspruchen rund 3250 m ² Fruchtfolgeflächen. Diese Flächen befinden sich im Eigentum der Korporation Ennetbürgen. Die erforderliche Kompensation ist nicht aufgezeigt. Der entsprechende Abschnitt im Objektblatt ist anzupassen.	Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur (letzter Abschnitt): «Die Sofern die im Perimeter enthaltenen Fruchtfolgeflächen werden durch die geplanten Flugplatzanlagen nicht beansprucht werden . Andernfalls ist eine Kompensation nach den kantonalen Bestimmungen sicherzustellen. Das im ...»	Dem Antrag wird entsprochen. Ob und welche Kompensationsmassnahmen zu treffen sind, wird im Umnutzungsverfahren zu prüfen und festzulegen sein.
RUAG Real Estate AG		
1 Präzisierung unter Ausgangslage (Zweck der Anlage / Funktion im Netz): «... Unterhaltsarbeiten der Pilatus Flugzeugwerke und <u>mit solchen Arbeiten auf dem Areal</u> der RUAG; Motor- und ...»	Ausgangslage (Zweck der Anlage / Funktion im Netz): «... Unterhaltsarbeiten <u>auf den Arealen</u> der Pilatus Flugzeugwerke und der RUAG; Motor- und ...»	Unter Ausgangslage wird zwar die bisherige und nicht die künftige Nutzung umschrieben. Dem Antrag wird trotzdem entsprochen. Auf dem Areal der RUAG werden künftig auch Drittbetriebe ansiedeln.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 Die Festlegungen zum Flugplatzperimeter sind wie folgt zu korrigieren (zweiter Absatz): «Sollte der bestehende Zugang zum RUAG-Areal <u>wider Erwarten</u> nicht mehr genutzt werden können, kann <u>dient</u> als <u>dessen</u> Ersatz ein Zugang ab Kompensierplatz geprüft werden.»	Festlegungen Flugplatzperimeter (zweiter Absatz): «Sollte der bestehende Zugang zum RUAG-Areal <u>wider Erwarten</u> nicht mehr genutzt werden können, kann <u>soll</u> als Ersatz ein Zugang ab Kompensierplatz geprüft werden.»	Der bestehende Rollweg zum RUAG-Areal bleibt im Eigentum des VBS, der Zugang vertraglich mit einer Dienstbarkeit sichergestellt. Allerdings muss dabei ein Weg, der sich im Eigentum der Genossenkorporation Ennetbürgen befindet, gequert werden. Diese Querung ist derzeit bestritten. Bis dort eine privatrechtliche Regelung getroffen ist, wird der alternative Rollwegzugang ab Kompensierplatz im Objektblatt als Option ausgewiesen. Das Grundstück befindet sich allerdings auch im Eigentum der Genossenkorporation, eine Realisierung würde deren Zustimmung bedingen. Die beantragte Formulierung wird teilweise übernommen.
VCS Verkehrsclub der Schweiz (Sektion Ob- und Nidwalden)		
1 Im Objektblatt muss mindestens ein Rahmen für die terrestrischen Nutzungen festgelegt werden. Ein Verweis auf die kantonale Regelung ist ungenügend.	-	Die Bewilligung von terrestrischen Nutzungen auf Flugplätzen liegt nicht in der Kompetenz des Bundes. Er kann die Flugplatzhalterin lediglich zu einem jederzeit sicheren und reglementskonformen Flugbetrieb verpflichten.
2 Festlegungen zur Zweckbestimmung ändern zu: «Die fliegerische Grundausbildung mit Motorflugzeugen und der Flugsport (Akrobatik-, Fallschirmabsetzflüge) <u>sind nicht erlaubt</u> .» Die Formulierung «werden nicht unterstützt» lässt faktisch alle Möglichkeiten offen. Die Nutzungen sind lärm- und bewegungsintensiv und mit Rücksicht auf Anwohner und Umwelt zu verbieten.	-	Ein Ausschluss der fliegerischen Grundausbildung und des Flugsports ist nicht vorgesehen. Weder im Betrieb noch bei der Ausgestaltung der Infrastruktur soll aber auf die Bedürfnisse dieser Aktivitäten speziell Rücksicht genommen werden. Im Betriebsreglement ist zudem eine Anmelde- und Bewilligungspflicht für auswärtige Nutzer vorgesehen. Geprüft werden soll dies auch für ortsansässige Nutzer in diesen Flugsparthen.
3 Festlegungen zur Zweckbestimmung ergänzen mit einem Ausschluss von Schulungsflügen mit Helikoptern.	-	Schulungsflüge mit Helikoptern fallen unter die allgemeine Regelung in der Zweckbestimmung (vgl. Ziffer 2) und müssen nicht speziell erwähnt werden.
4 Festlegungen zum Betrieb ergänzen mit: «Die Führung von geplanten und existierenden Wander- und Radwegen sind gemäss kantonalem Richtplan sicherzustellen.» Das bestehende Rad- und Wanderwegnetz darf nicht durch den Flugplatz beeinträchtigt werden.	-	Die Rad- und Wanderwege sind nicht Teil der Flugplatzanlagen und fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundes. Massgebend sind der kantonale Richtplan und die Bewilligungsverfahren nach kantonalem Recht. Routenführung und Nutzung des Rad- und Wanderwegnetzes dürfen aber die Sicherheit im Flugbetrieb nicht beeinträchtigen. Ein Verweis auf den Richtplan in den Festlegungen ist nicht erforderlich.
5 Festlegungen zum Betrieb ergänzen mit: «Die Herdernstrasse sowie die Flurhofstrasse müssen weiterhin mindestens für Fussgänger, für Radfahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge geöffnet sein.» Die Verbindungen sind wichtig für die Nutzung des Areals als Naherholungsgebiet.	-	Rad-, Fussweg- und Landwirtschaftsverbindungen fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundes und sind nicht Gegenstand des SIL-Objektblatts. Wesentlich ist hingegen die Gewährleistung der Sicherheit im Flugbetrieb mit geeigneten Massnahmen auf dem Verkehrsnetz (vgl. auch Ziffer 4).

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 Festlegungen zur Lärmbelastung ergänzen mit: «Übermässig lärmige Flugzeuge und grosse Flugzeuge sind verboten oder bewilligungspflichtig».	-	Gemäss Betriebsreglement sollen Flugzeuge der lauten Lärmklassen nur mit Sonderbewilligung und während den ordentlichen Betriebszeiten verkehren dürfen. Zudem sind erhöhte Landetaxen vorgesehen. Die Grösse der Flugzeuge ist limitiert durch die Dimensionierung der Piste und der Rollwege.
7 Der Wildtierkorridor für den Wildwechsel zwischen Buochserhorn–Fadenbrücke–Gnappried und dem Bürgenberg muss vollständig umgesetzt werden. Die geplanten Massnahmen sind ungenügend.	-	Der Grundsatz zu diesem Wildwechselkorridor ist im Objektblatt festgesetzt, die Umsetzung erfolgt im Umnutzungsverfahren. In diesem Verfahren werden auch die Massnahmen geprüft (UVP).
8 Der Erläuterungstext zur Entlastungsfunktion soll verdeutlicht werden, dass der Flugplatz Buochs bei Kapazitätsengpässen auf andern Flugplätzen diesen Verkehr nicht übernehmen darf. Der Zusatz zur freiwilligen Zusammenarbeit soll gestrichen werden, er widerspricht der Aussage in den Festlegungen.	Erläuterungen Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit (letzter Abschnitt): «... diesen Verkehr zu übernehmen. Weiter möglich bleiben soll dagegen die freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung, soweit dies mit der Zweckbestimmung und den betrieblichen Rahmenbedingungen vereinbar ist.»	Die in den Festlegungen definierte Zweckbestimmung (Verkehrssparten), die Verkehrsleistung (20 000 Flugbewegungen) und das Gebiet mit Lärmbelastung geben den verbindlichen Rahmen für den künftigen Flugbetrieb vor. Das Betriebsreglement muss auf diese Vorgaben ausgerichtet werden. Wie die Flugplatzbetreiberin den Flugplatz innerhalb der gesetzten Grenzen bewirtschaftet, liegt nicht in der Kompetenz des Bundes und ist auch nicht Gegenstand der Festlegungen im SIL. Dem Antrag kann entsprochen und die bemängelte Textpassage in den Erläuterungen gestrichen werden.
Grüne Nidwalden (Ortspartei Ennetbürgen)		
<i>Anträge analog Verkehrsclub der Schweiz VCS (Sektion Ob- und Nidwalden).</i>		<i>Behandlung der Anträge analog Verkehrsclub der Schweiz VCS (Sektion Ob- und Nidwalden).</i>
Grüne Nidwalden		
1 Präzisierung der Zweckbestimmung: «... Er dient in erster Linie als <u>Werkflugplatz für die Flugzeugindustrie und die aviatiknahen Firmen mit Sitz in Nidwalden, welche unmittelbar auf den Flugplatz Buochs angewiesen sind. Weiter soll der Flugplatz für Flüge des Bundes und der Luftwaffe, für Such-, Rettungs- und Polizeiflüge sowie für den Segelflugsport zur Verfügung stehen. Ebenfalls zugelassen sind Flüge, welche von in Nidwalden domizilierten Firmen oder von in Nidwalden angemeldeten und tatsächlich wohnhaften Privatpersonen durchgeführt werden. ...</u> »	-	Die im Objektblatt festgelegte Zweckbestimmung ist das Ergebnis des Koordinationsprozesses und stufengerecht formuliert (Verkehrssparten). Detaillierte Einschränkungen bezüglich Firmen- und Wohnsitz von Flugplatznutzern gehören nicht in einen vom Bundesrat verabschiedeten Sachplan und werden mit Blick auf die Gewerbefreiheit auch nicht ins Betriebsreglement aufgenommen.
2 « <u>Flüge für die fliegerische Grundausbildung mit Motorflugzeugen und den Flugsport werden nicht unterstützt sowie die touristische Nutzung sind auf dem Flugplatz Buochs nicht zugelassen.</u> »	-	Ein Ausschluss der fliegerischen Grundausbildung und des Flugsports ist nicht vorgesehen. Weder im Betrieb noch bei der Ausgestaltung der Infrastruktur soll aber auf die Bedürfnisse dieser Aktivitäten speziell Rücksicht genommen werden. Im Betriebsreglement ist zudem eine Anmelde- und Bewilligungspflicht für auswärtige Nutzer vorgesehen. Geprüft werden soll dies auch für ortsansässige Nutzer in diesen Flugsparten. Der Ausschluss der touristischen Nutzung stand bisher nicht zur Diskussion, wir bei Helikoptern aber eng begrenzt (vgl. Ziffer 3).

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 «Der Helikopterbetrieb ist auf Arbeits-, Werk-, Rettungs- und Einsatzflüge ausgerichtet. Die Zahl touristischer Helikopterflüge ist eng begrenzt. Eine Helikopterbasis für touristische Personentransporte ist ausgeschlossen.»	-	Touristische Helikopterflüge werden nicht komplett ausgeschlossen, im Betriebsreglement soll deren jährliche Flugbewegungszahl aber auf 250 beschränkt werden.
4 Für die terrestrischen Nutzungen muss im Objektblatt ein verbindlicher Rahmen festgelegt werden. Ein Verweis auf die kantonale Regelung sei ungenügend. Ergänzung der Zweckbestimmung: «Für die zivile terrestrische Nutzung durch in Nidwalden ansässige Organisationen kann der Flugplatz genutzt werden».	-	Die Regelung und die Bewilligung von terrestrischen Nutzungen auf privaten Flugfeldern liegt nicht in der Kompetenz des Bundes. Er kann die Flugplatzhalterin lediglich zu einem jederzeit sicheren und reglementskonformen Flugbetrieb verpflichten.
5 Der Rahmen für die Betriebszeiten soll detailliert im Objektblatt und damit bereits auf planerischer Ebene festgelegt werden.	-	Die Betriebszeiten werden im Betriebsreglement festgelegt. Präzise Vorgaben im Sachplan sind nicht stufengerecht.
6 Festlegungen zum Betrieb ergänzen mit: «Die Führung von geplanten und existierenden Fusswegen und Radwegen sind gemäss Richtplan sicherzustellen.»	-	Die Rad- und Wanderwege sind nicht Teil der Flugplatzanlagen und fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundes. Massgebend sind der kantonale Richtplan und die Bewilligungsverfahren nach kantonalem Recht. Routenführung und Nutzung des Rad- und Wanderwegnetzes dürfen aber die Sicherheit im Flugbetrieb nicht beeinträchtigen. Ein Verweis auf den Richtplan in den Festlegungen ist nicht erforderlich.
7 Festlegungen zum Betrieb ergänzen mit: «Die Herdernstrasse sowie die Flurhofstrasse müssen weiter für Fussgänger, Radfahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar sein.»	-	Rad-, Fussweg- und Landwirtschaftsverbindungen fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundes und sind nicht Gegenstand des SIL-Objektblatts. Wesentlich ist hingegen die Gewährleistung der Sicherheit im Flugbetrieb mit geeigneten Massnahmen auf dem Verkehrsnetz (vgl. auch Ziffer 6).
8 Der funktionierende Wildtierkorridor sei nicht sichergestellt.	-	Der Grundsatz zum Wildwechselkorridor ist im Objektblatt festgesetzt, die Umsetzung erfolgt im Umnutzungsverfahren. In diesem Verfahren werden auch die Massnahmen geprüft (UVP).
Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs (SBFB)		
1 Die Mitwirkungsfrist war angesichts des gleichzeitig aufgelegten (sehr umfangreichen) Umnutzungsgesuchs und der komplexen Materie viel zu kurz angesetzt.	-	Die Mitwirkungsfrist entsprach den gesetzlichen Vorgaben und der langjährigen Praxis in vergleichbaren Verfahren.
2 Die Änderung des SIL-Konzeptteils (Wechsel des Flugplatzes Buochs vom Teilnetz der zivil mitbenützten Militärflugplätze ins Teilnetz der Flugfelder) sei ersatzlos zu streichen. Sie könne erst vorgenommen werden, wenn die Umnutzung des Flugplatzes rechtskräftig genehmigt ist. Zudem sei die Aufhebung des Militärflugplatzes (Sleeping Base) im Sachplan Militär (SPM-Programmteil 2017) nicht festgesetzt, ein entsprechend angepasstes SPM-Objektblatt für den Flugplatz Buochs fehle. Die beiden Bundes-Sachpläne seien nicht aufeinander abgestimmt. Das Mitwirkungsverfahren sei zu wiederholen, wobei gleichzeitig ein angepasstes SPM-Objektblatt aufzulegen sei.	-	Im SPM-Programmteil ist festgesetzt, dass die Betriebsdauer des Militärflugplatzes weniger als 5 Jahre beträgt. D. h. das VBS verzichtet bis spätestens 2022 auf den Flugplatz Buochs. Die Erarbeitung eines SPM-Objektblatts für diesen auslaufenden Betrieb ist nicht vorgesehen. Die sachplanerischen Vorgaben des Bundes für den Flugplatz Buochs werden im SIL geregelt (Änderung Konzeptteil und Objektblatt). Sie werden mit der Verabschiedung durch den Bundesrat rechtskräftig. Eine vorgängige Anpassung im SPM ist nicht erforderlich. Das bestehende SPM-Objektblatt für den Flugplatz Buochs wird aufgehoben (vgl. Ziffer 6). Das Mitwirkungsverfahren wird nicht wiederholt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Das SIL-Objektblatt sei in der vorliegenden Fassung nicht genehmigungsfähig (vgl. folgende Anträge) und könne dem Bundesrat nicht zur Verabschiedung unterbreitet werden.	-	vgl. nachfolgende Begründungen
4 Das SIL-Objektblatt Buochs sei mit dem nahe gelegenen Flugplatz Kägiswil (OW) nicht koordiniert. In den Koordinationsgesprächen habe keine anlageübergreifende Abstimmung stattgefunden.	-	Die Abstimmung der Nutzung der einzelnen Flugplätze ist durch die Festlegungen im SIL-Konzeptteil gewährleistet. Die beteiligten Stellen haben an den Koordinationsgesprächen keinen zusätzlichen Koordinationsbedarf angemeldet.
5 Unter den Grundlagendokumenten seien die provisorische Regelung zum Betriebsreglement 2002 und die Ergänzungen 2014 zu streichen, weil sie kein ordentliches Verfahren durchlaufen haben und rechtswidrig sind.	-	Im SIL-Objektblatt ist zur Information eine Auswahl an wichtigen Grundlagendokumenten zur Nutzung des Flugplatzes aufgeführt, unabhängig von deren rechtlichem Status.
6 Die Koordination mit dem SPM habe bisher noch nicht stattgefunden, im Objektblatt sei dies transparent darzulegen (Stand der Koordination): «Mit der Revision des Sachplans Militär (SPM) hat der Bundesrat am 8. Dezember 2017 im Programmteil beschlossen, die militärische Nutzung des Flugplatzes Buochs <u>innert 5 Jahren (es gibt dazu noch keine Festsetzung) voraussichtlich bis 2022 definitiv einzustellen</u> , was jedoch eine gelegentliche militärische Mitbenützung des zivilen Flugfelds nicht ausschliesst. Der SPM beruht auf dem Stationierungskonzept der Armee vom November 2013; <u>das Objektblatt Buochs zum SPM vom Juli 2009</u> . In den vorangehenden Jahren war der Flugplatz als «Sleeping Base» der Luftwaffe vorgesehen (für eine Reaktivierung des Militärflugbetriebs im Krisenfall).»	Stand der Koordination (erster Abschnitt): «... als «Sleeping Base» der Luftwaffe vorgesehen (für eine Reaktivierung des Militärflugbetriebs im Krisenfall); <u>vgl. auch SPM-Objektblatt vom Juli 2009.</u> »	Das bisher bestehende SPM-Objektblatt wird im Text zum Stand der Koordination erwähnt. Die Koordination mit dem VBS zur künftigen Nutzung des Flugplatzes Buochs hat vollumfänglich stattgefunden. Der Verzicht auf den Militärflugplatz als «Sleeping Base» ist im SPM-Programmteil 2017 festgesetzt (Betriebsdauer < 5 Jahre). Eine Überarbeitung des SPM-Objektblatts von 2009 ist nicht erforderlich, es wird zusammen mit dem Beschluss des Bundesrats zum SIL-Objektblatt aufzuheben sein. Dem Antrag wird in diesem Sinn entsprochen.
7 Weitere Präzisierung zum Stand der Koordination: «Das Umnutzungsverfahren <u>ist</u> <u>soll</u> auf der Grundlage der bestehenden Flugplatzinfrastruktur, <u>sowohl der von armasuisse weiterhin im Eigentum behaltenen als auch sämtlicher an die Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans im 2013 verkauften Flächen (inklusive aller Hoch- und Tiefbauten) durchzuführen durchgeführt werden</u> («Übergangsphase 2020»). Die Plangenehmigung für die vorgesehenen Ersatz- und Neubauten soll in einem nachgelagerten, separaten Verfahren erteilt werden («Endzustand 2025»). Das Objektblatt ist auf diesen Endzustand ausgerichtet. <u>Im Rahmen des Umnutzungsgesuchs des Militärflugplatzes in eine zivile Anlage hat die Gesuchstellerin mit einer Auflistung verbindlich darzulegen, welche Objekte mit den ganzen umzunutzenden Flächen, insbesondere auch bereits verkauften Parzellen / Flächen a) künftig zivilaviatisch und b) nicht-aviatisch benützt werden. Eine Umnutzung von Flächen und Bauten vom militärischen in den zivilen Status, verteilt auf mehrere Etappen und Gesuche, bleibt ausgeschlossen.</u> Nichtaviatisch weitergenutzte militärische	-	Die Präzisierung zum Grundeigentum und zu den Bestandteilen der Umnutzung ist korrekt, muss im erläuternden Text im Objektblatt aber nicht im Detail wiedergegeben werden (sind für einen Sachplan nicht stufengerecht).

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Bauten und Anlagen sind nach kantona- lem Recht umzunutzen.»		
8	Der Vereinbarung zwischen Kanton, Ge- meinden und Korporationen von 2015 ist ganzheitlich Rechnung zu tragen. Dies sei im Objektblatt nur teilweise der Fall.	- An der Vereinbarung 2015 waren weder der Bund noch die Flugplatzhalterin be- teiligt. Einzelne Grundsätze richten sich denn auch an den kantonalen Richtplan und die kantonale Flugplatzpolitik und sind nicht im SIL zu behandeln (z. B. Kon- zept Langsamverkehr und Naherholung).
9	Präzisierung zum Stand der Koordination (im Sinne der Vereinbarung 2015): «Der Flugbetrieb soll <u>in Übereinstimmung zur vorerwähnten Vereinbarung vom April 2015 im bisherigen massvollen Rahmen weitergeführt erfolgen</u> und in erster Linie auf den Bedarf der flugplatzansässigen Unternehmen, <u>jedoch auch die Ruhe- und (Nah-)Erholungsbedürfnisse der breiten Bevölkerung (u.a. Konzept für die Naher- holung und den Langsamverkehr)</u> ausge- richtet werden. Die Zahl der Jährlichen Flugbewegungen wird auf 20 000 be- grenzt; <u>die Fluglärmberechnungen werden jedoch auf tieferer Anzahl Flugbewegun- gen auf der Grundlage der lärmrelevanten Flugbewegungen (ohne Segelflugbewe- gungen) vorgenommen. Vorbehalten bleibt zusätzlich die Berechnung aufgrund von anderem, gleichgearteten Lärm und unter Berücksichtigung der ganz besonde- ren Verhältnisse durch die Experimental-/ Akroflüge der Pilatus Flugzeugwerke und Helikopterakrobatikflüge sowie Helischwe- beflüge der Luftwaffe mit dem Typ Super Puma. Die aviatischen Betriebszeiten sind massvoll, also anwohnerfreundlich zu ge- stalten.</u> »	- Die Fluglärmberechnungen werden tat- sächlich anhand der lärmrelevanten Flug- bewegungen (ohne Segelflug) durchge- führt. Im Objektblatt ist im Erläute- rungstext zur Lärmbelastung darauf hin- gewiesen. Ansonsten richtet sich die Me- thode der Lärmberechnung und -beurtei- lung nach den Bestimmungen der Lärm- schutzverordnung (LSV). Die vorgeschla- genen Präzisierungen sind nur teilweise korrekt und sind zudem für einen Sach- plan nicht stufengerecht.
10	Präzisierung zum Stand der Koordination (gestützt auf die Ausführungen im Begleit- schreiben zum Umnutzungsgesuch): «Die Luftverkehrskontrolle (ATC) wird heute, d.h. seit 2006 mit guten Gründen, durch skyguide sichergestellt. Der Flugverkehrs- kontrolldienst wird zumindest von Montag bis Freitag während den Betriebszeiten des Kontrollturms (TWR OPR HRS, ent- sprechend jenen des Flugverkehrs auf Mili- tärflugplätzen) durch Skyguide angebo- ten, damit Flüge nach Instrumentenflugre- geln in jedem Fall sicher und in optimaler Koordination, u.a. mit den benachbarten Militärflugplätzen Alpnach sowie Emmen, abgestimmt werden können. Ob <u>ausserhalb der Betriebszeiten des von Skyguide betriebenen Kontrollturms Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) ohne ATC, d.h. dies weitergeführt wird oder ob die künftig nur mit Flugsicherungsdienst- leistungen künftig durch einen Flugplatz- Informationsdienst (AFIS) abgedeckt wer- den können, wird noch abgeklärt.</u> »	- Die vorgeschlagenen Präzisierungen sind für einen Sachplan nicht stufengerecht.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
11 Präzisierung zum Stand der Koordination: «... Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit sind namentlich bei der Pistenquerung der Herdemstrasse, <u>aber auch in allen übrigen Bereichen des Flugplatzes mit Sicherheitsdefiziten</u> , zu prüfen und umzusetzen. Diese Pistenquerung ist nachweislich der grösste Gefahrenherd auf dem Flugplatz ...»	-	Die vorgeschlagene Präzisierung ist selbstverständlich und muss nicht explizit erwähnt werden.
12 Präzisierung Zweckbestimmung: «Der Flugplatz Buochs ist ein privates Flugfeld (ohne Flugzulassungszwang, d.h. also ein <u>Flugfeld mit beschränkter Zulassung nach PPR [Prior Permission Required]</u>). Er dient in erster Linie Werkflügen flugplatzansässiger Unternehmen, Geschäfts-/Business-reiseflügen, Rettungs- und Einsatzflügen sowie ...»	-	Mit dem Begriff «privates Flugfeld» ist der Rechtsstatus des Flugplatzes hinreichend umschrieben.
13 Präzisierung Zweckbestimmung: «Der Helikopterbetrieb ist auf Arbeits-, Werk-, Rettungs- und Einsatzflüge ausgerichtet. <u>Die Zahl Touristischer Helikopterflüge, namentlich die klassischen Helikopterrundflüge, Heliskiing und Heliskiing sowie jeglicher touristische Heli-Shuttlebetrieb von und zu Tourismusdestinationen ist untersagt ist eng begrenzt</u> , eine Helikopterbasis für touristische Personentransporte ist ausgeschlossen.» Die bestehende Formulierung sei zu schwammig und lasse zu viel Spielraum offen.	-	Touristische Helikopterflüge finden bereits heute statt und sollen auf Sachplanstufe nicht absolut ausgeschlossen werden. Im Betriebsreglement soll deren jährliche Flugbewegungszahl aber auf 250 beschränkt werden.
14 Präzisierung Zweckbestimmung: «... militärisch mitbenützt werden. <u>Helikopter-Akrobatikflüge (z.B. im Hinblick auf Flugschows) und Heli-Schwebeflüge zwischen Piste und südlichem Tarmac sind auf dem Flugplatz Buochs untersagt</u> .» Die bereits heute hohe Lärmbelastung soll nicht durch zusätzliches militärisches Training verschärft werden.	-	Die militärische Mitbenützung ist auf Sachplanstufe hinreichend detailliert begrenzt (gelegentliche militärische Trainings- und Einsatzflüge, jährlich rund 1000 Flugbewegungen).
15 Präzisierung Zweckbestimmung: «Der Flugplatz übernimmt keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze, <u>weder für Militärflugplätze (vorab Alpnach) noch für die Business- und General Aviation von ZH-Kloten, Regionalflughäfen sowie Flugfelder (inklusive Heliports)</u> . Der Ausbau zu einem konzessionierten Regionalflughafen ist <u>hinsichtlich Infrastruktur als auch der Betriebszeiten</u> ausgeschlossen.» Damit soll Klargestellt werden, auf was sich die Entlastungsfunktion bezieht.	-	Die vorgeschlagene Aufzählung einzelner Flugplätze und Flugplatzkategorien bringt keinen relevanten Mehrwert. Die Konzessionierung bezieht sich weder auf die Infrastruktur noch die Betriebszeiten, sondern auf den Rechtsstatus des Flugplatzes.
16 Präzisierung Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Flugplatz kann auch für den <u>Instrumentenflug ausgerüstet werden Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) betrieben werden, sofern der Kontrollturm durch Skyguide besetzt ist und damit die Flugverkehrskontrolle durch diese gewährleistet ist</u> . Bei Dunkelheit ist der Flugbetrieb auf Werkflüge (Flüge nur durch Piloten der Pilatus Werke zum Testen von Fluginstrumenten) sowie Rettungs- und Einsatzflüge beschränkt. ...»	-	Die vorgeschlagenen Änderungen sind für einen Sachplan nicht stufengerecht und bringen inhaltlich keinen relevanten Mehrwert.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
17 Ergänzung Rahmenbedingungen zum Betrieb: «... Sicherheit des Flugbetriebs muss jederzeit gewährleistet sein. <u>Als Ausgleich der allgemeinen Interessen und Bedürfnisse ist auf dem Flugplatz gleichwohl ein Naherholungskonzept für den Langsamverkehr auszuarbeiten und in Absprache mit dem Bazl umzusetzen.</u> »	-	Die Erarbeitung eines Naherholungskonzepts für den Langsamverkehr fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundes und ist nicht Gegenstand des SIL-Objektblatts.
18 Flugplatzperimeter: Die Festlegung zum Ersatz-Rollwegzugang zum RUAG-Areal ab Kompensierplatz soll gestrichen werden. Der Flugplatzperimeter könne nur mit Zustimmung der Grundstückseigentümer festgelegt werden.	-	Der Flugplatzperimeter ist, wie alle anderen Festlegungen im SIL-Objektblatt, nur für die Behörden, nicht aber für die Grundeigentümer verbindlich. Die Zustimmung der Grundeigentümer ist spätestens im Hinblick auf die Bewilligung und Realisierung der Infrastruktur erforderlich. Im Übrigen wird an der Option des alternativen Rollwegzugangs festgehalten (vgl. auch Antrag 2 der RUAG).
19 Im Erläuterungstext zur Entlastungsfunktion soll der Zusatz zur freiwilligen Zusammenarbeit gestrichen werden, er widerspreche der Aussage in den Festlegungen und den Grundsätzen in der Vereinbarung 2015.	Erläuterungen Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit (letzter Abschnitt): «... diesen Verkehr zu übernehmen. <u>Weiter möglich bleiben soll dagegen die freiwillige Zusammenarbeit mit andern Flugplätzen im Hinblick auf eine sinnvolle Verkehrsteilung, soweit dies mit der Zweckbestimmung und den betrieblichen Rahmenbedingungen vereinbar ist.</u> »	Die in den Festlegungen definierte Zweckbestimmung (Verkehrssparten), die Verkehrsleistung (20 000 Flugbewegungen) und das Gebiet mit Lärmbelastung geben den verbindlichen Rahmen für den künftigen Flugbetrieb vor. Das Betriebsreglement muss auf diese Vorgaben ausgerichtet werden. Wie die Flugplatzbetreiberin den Flugplatz innerhalb der gesetzten Grenzen bewirtschaftet, liegt nicht in der Kompetenz des Bundes und ist auch nicht Gegenstand der Festlegungen im SIL. Dem Antrag kann entsprochen und die bemängelte Textpassage in den Erläuterungen gestrichen werden.
20 Es wird bestritten, dass die geplanten Flugplatzanlagen die Fruchtfolgeflächen nicht beanspruchen (Entwässerungsanlagen). Der Erläuterungstext sei entsprechend anzupassen.	Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur (letzter Abschnitt): « <u>Die Sofern die im Perimeter enthaltenen Fruchtfolgeflächen werden durch die geplanten Flugplatzanlagen nicht beansprucht werden.</u> <u>Andernfalls</u> ist eine Kompensation nach den kantonalen Bestimmungen sicherzustellen. Das im ...»	Dem Antrag wird entsprochen. Ob und welche Kompensationsmassnahmen zu treffen sind, wird im Umnutzungsverfahren zu prüfen und festzulegen sein.
21 Die Erläuterung zum Wildwechselkorridor soll «streckenneutral» formuliert werden. Die geplante Verbindung zwischen dem Naturschutzgebiet Grossried und dem Gebiet Fadenbrücke werde nicht funktionieren, eine alternative Streckenführung sei zu prüfen.	-	Der Erläuterungstext ist nicht bindend. Zum besseren Verständnis der Sachlage enthält er lediglich eine grobe Ortsangabe in Bezug auf den Verlauf des Wildwechselkorridors. Er präjudiziert aber weder die genaue Streckenführung noch die konkreten Verbesserungsmaßnahmen.
22 Die Objektblattkarten mit der Fluglärmbelastung 2025 (Umhüllende PW ES II) seien nicht zu genehmigen. Die Lärmberechnungen seien mit wesentlichen Mängeln behaftet und werden bestritten.	-	Das Gebiet mit Lärmbelastung dient der raumplanerischen Sicherung und Begrenzung des Entwicklungsspielraums für den Flugbetrieb. Die der Fluglärmberechnung zugrunde gelegten Berechnungsfaktoren (vgl. auch Ziffer 9) beruhen auf Annahmen zu einer möglichen Entwicklung des künftigen Verkehrs (Luftverkehrsprognose). Politisch vereinbart und verbindlich verankert ist die Gesamtzahl der jährlichen Flugbewegungen von 20000 (inkl. Segelflug). Methodisch und technisch wird davon ausgegangen, dass die Lärmberechnung korrekt durchgeführt wurde. Die detaillierte Prüfung erfolgt im Umnutzungsverfahren.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
23 Der Fluglärm sei mit dem flugzeuginduzierten Industrie- und Gewerbelärm zu koordinieren und für den Endzustand 2025 in einer separaten Karte ebenfalls im SIL-Objektblatt festzulegen.	-	Die raumplanerischen Festlegungen im SIL-Objektblatt beschränken sich ausdrücklich auf den Fluglärm. Die Einhaltung der Grenzwerte des Industrie- und Gewerbelärms (berechnet nach LSV Anhang 6) ist in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren (hier im Umnutzungsverfahren) nachzuweisen. Eine rechnerische Überlagerung mit dem Fluglärm oder eine Kombination bei der Beurteilung ist in der LSV nicht vorgesehen.

b) Privatpersonen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
eine Privatperson		
1 <i>Anträge 1-5 analog Grüne Nidwalden</i>	-	<i>Behandlung der Anträge analog Grüne Nidwalden</i>
2 Natur- und Landschaftsschutz: Bereits bestehende naturnahe Lebensräume sollen erfasst und deren Flächenanteil am gesamten Flugplatzperimeter ermittelt werden. Damit soll überprüft werden, in welchem Umfang noch weitere ökologische Ausgleichsmassnahmen nötig sind, damit der angestrebte 12-prozentige Anteil erreicht wird.	-	Im Objektblatt wird der Grundsatz zum ökologischen Ausgleich festgesetzt. Die konkreten Massnahmen werden im Umnutzungsverfahren geprüft und festgelegt (UVP).
3 Der funktionierende Wildtierkorridor ist nicht sichergestellt.	-	Der Grundsatz zum Wildwechselkorridor ist im Objektblatt festgesetzt, die Umsetzung konkreter Massnahmen erfolgt ebenfalls im Umnutzungsverfahren (UVP).
drei Privatpersonen (mitunterzeichnend Stellungnahme SBFB)		
1 <i>Anträge analog SBFB</i>	-	<i>Behandlung der Anträge analog SBFB</i>

3.2 Fiche par installation Gruyères (adaptation)

3.2.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 Proposition pour la partie « Décisions » du paragraphe « Conditions générales de l'exploitation » : « ... Afin de diminuer la charge <u>sur l'environnement</u> , l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de <u>prévention</u> et en contrôle l'efficacité. »	Partie « Décisions », paragraphe « Conditions générales de l'exploitation » : « ... Afin de diminuer la charge sonore <u>sur l'environnement</u> , l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution <u>prévention</u> et en contrôle l'efficacité. »	La proposition est acceptée.
2 Proposition pour la partie « Explications » : - « ... Le bruit admissible doit être mis à jour et fixé dans une procédure administrative ordinaire <u>fixant notamment les nouvelles trajectoires de vols d'hélicoptères et le nombre de mouvements par catégorie d'aéronef</u> (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation). Une fois que le bruit admissible aura été fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour. »	-	La modification demandée n'est pas acceptée. La proposition de texte est à un niveau de détail trop poussé ; de plus, la formulation pourrait laisser croire que le bruit admissible fixe un nombre de mouvements pour chaque catégorie, alors que c'est la courbe de bruit qui doit être respectée.

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

3.2.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Canton de Fribourg (Conseil d'Etat)		
1 Concernant le concept de compensation écologique, le Canton de Fribourg est d'avis qu'un tel concept doit être établi par l'exploitant d'aérodrome, et non l'exploitant agricole. Il est demandé que le passage de la fiche PSIA concernant ce thème soit clarifié.	-	Il est du ressort de l'exploitant d'aérodrome de réaliser, et de mettre en œuvre, un concept de compensation écologique. Dans la fiche PSIA, le terme « exploitant » renvoie toujours à « l'exploitant de l'aérodrome » de la fiche en question. En ce sens, il n'y a pas lieu de modifier la fiche PSIA.
Commune de Bulle (Conseil communal)		
Aucune proposition ni remarque	-	-
Commune de Gruyères (Conseil communal)		
Aucune proposition ni remarque	-	-

3.3 Scheda di coordinamento San Vittore

3.3.1 Consultazione degli Uffici federali

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 Die im Objektblatt (Gebiet mit Lärmbelastung) ausgewiesene umhüllende Lärmbelastungskurve des gemittelten Maximalpegels (L _{max}) stelle im vorliegenden Fall keine wirksame Beschränkung der Flugbewegungen auf die als SIL-Potenzial ausgewiesenen 2500 Flugbewegungen dar. Die flugbewegungsabhängige Beurteilungsgrösse L _r sei, bei gleicher Flottenzusammensetzung, erst ab ca. 3000 Flugbewegungen massgebend. Empfehlung: Im Objektblatt sei in den Erläuterungen auf diesen Umstand hinzuweisen oder das SIL-Potenzial sei verbindlich als maximales, jährliches Bewegungskontingent festzulegen.	Adeguamento delle spiegazioni, capitolo Area con esposizione al rumore: «... Non vi sono conflitti tra la zona esposta al rumore e l'insediamento auspicato. <u>L'inviluppo della curva del livello di rumore massimo medio (L_{max}) non porta ad una effettiva restrizione dei movimenti di volo, perché la variabile di valutazione L_r, che dipende dal numero di movimenti di volo, è rilevante solo a partire da circa 3 000 movimenti.</u> »	Die Erläuterungen werden mit dem empfohlenen Hinweis ergänzt.
Gli altri uffici pubblici interpellati non si sono espressi in merito alla documentazione.		

3.3.2 Consultazione delle autorità

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Graubünden (Regierung)		
1 Der Kanton weist darauf hin, dass er sich gemeinsam mit der Region für die Errichtung eines strategischen Arbeitsplatzgebiets von kantonaler Bedeutung eingesetzt hat. Die Gemeinde San Vittore hat sich im Jahre 2018 gegenüber diesen Bestrebungen ablehnend gezeigt. Der Kanton respektiert die Haltung der Gemeinde, hebt jedoch hervor, dass er, falls sich die Haltung der Gemeinde in Zukunft ändern sollte, die Inwertsetzung des Areals unterstützen würde. In diesem Fall müsste es möglich sein, die An- und Abflugrouten der Helikopter zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen.	-	Das Objektblatt ist ein Planungsinstrument mit einem langfristigen Planungshorizont. Falls sich die raumplanerischen Gegebenheiten massgeblich ändern, kann die Planung jederzeit überprüft und ggf. angepasst werden.
2 Die Karte zum Objektblatt sei mit den Lärmbelastungskurven der Planungs- und Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufen III und IV zu ergänzen.	-	Im Objektblatt wird in der Tat nur die umhüllende Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II dargestellt. Diese steht – wie in den Erläuterungen festgehalten – stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV). Die Darstellung sämtlicher Lärmbelastungskurven wäre im Massstab 1:25 000 unübersichtlich und für die Abstimmung von Richt- und Nutzungsplanungen ungeeignet. Die mit der Planung betrauten Stellen sind im Besitz des Koordinationsprotokolls, aus dem die detaillierten Lärmbelastungskurven entnommen werden können.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Der Kanton weist darauf hin, dass sich nicht die Region, sondern die Gemeinde San Vittore gegen die Weiterführung der Planung zur Entwicklung des Areals des ehemaligen Militärflugplatzes ausgesprochen hat. Weiter wünscht er, dass an Stelle von «Polo di sviluppo San Vittore» (PSSV) die Bezeichnung «Distretto lavorativo (d'importanza cantonale)» verwendet werde.	L'utilizzo dell'area militare liberata per la creazione di un « Polo di Sviluppo San Vittore » (PSSV) <u>Distretto lavorativo d'importanza cantonale</u> non è supportato dalla regione dal comune .	Die Anträge werden übernommen und die Formulierung angepasst.
Gemeinde San Vittore (Gemeinderat)		
1 Il Comune prende atto con favore dell'obbligo di una compensazione ecologica e chiede che il Municipio venga tempestivamente coinvolto nel processo di rimessa a norma in modo che le soluzioni proposte possano essere condivise prima dell'inoltro formale della richiesta d'approvazione.	-	<p>La richiesta del Comune è comprensibile e può senz'altro essere soddisfatta dall'esercente dell'eliporto. In mancanza di una base giuridica, tuttavia, l'UFAC può soltanto invitare l'esercente a coinvolgere tempestivamente il Municipio, ma non può costringerlo a farlo. In ogni caso, la procedura di approvazione garantisce la possibilità per il Municipio di influenzare la decisione dell'UFAC, anche senza essere stato consultato prima dell'inoltro della domanda d'approvazione.</p> <p>L'UFAC ha segnalato all'esercente dell'eliporto l'espressa richiesta del Municipio, invitandolo a coinvolgerlo tempestivamente prima dell'inoltro della domanda.</p> <p><i>[Übersetzung: Der Wunsch der Gemeinde ist verständlich und kann von der Flugplatzhalterin grundsätzlich erfüllt werden. Allerdings kann das BAZL die Flugplatzhalterin nur ermuntern, die Vorhaben vorgängig mit der Gemeinde zu besprechen. Die Flugplatzhalterin kann jedoch mangels gesetzlicher Grundlage nicht zu einer vorgängigen Konsultation der Gemeinde verpflichtet werden. Das Genehmigungsverfahren stellt aber sicher, dass die Gemeinde auf den Entscheid des BAZL einwirken kann, auch wenn sie nicht vorgängig konsultiert worden ist.</i></p> <p><i>Das BAZL hat die Flugplatzhalterin auf den ausdrücklichen Wunsch der Gemeinde hinweisen und sie ermuntert, die Vorhaben vor dem Einreichen des Gesuchs der Gemeinde zu unterbreiten.]</i></p>

3.3.3 Partecipazione della popolazione

a) Organizzazioni, associazioni, partiti, imprese

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Azienda Elettrica Ticinese (AET)		
1	L'AET fa notare che l'elettrodotto a 220 kV - di Gorduno-Mese, che attraversa la superficie di limitazione degli ostacoli, non è stato riportato nei piani pur essendo un potenziale ostacolo alla navigazione aerea.	L'elettrodotto costituisce effettivamente un ostacolo alla navigazione aerea. Esso è stato esaminato e approvato nell'ambito della corrispondente procedura di approvazione. Non è necessario riportarlo nella scheda.

3.4 Fiche par installation Neuchâtel (mise à jour)

3.4.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni	
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente			
1	<p>Le texte est ancien et met le cadastre de bruit en relation directe avec l'exposition/courbe PSIA. Il est dès lors demandé l'adaptation suivante dans la partie « Décisions » du paragraphe « Exposition au bruit » : « ... La charge sonore admissible <u>au sens de l'art. 37a</u> de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) sera fixée dans le cadre d'une <u>prochaine procédure administrative ordinaire (procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation)</u>. Une fois que le bruit admissible aura été fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour. »</p> <p>L'adaptation suivante est également demandée pour la partie « Explications » du paragraphe « Exposition au bruit » : « ... La courbe de bruit (55 dB) représentée sur la carte montre ainsi les territoires exposés au bruit selon les prévisions. Elle devient la courbe de référence PSIA. <u>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.</u></p> <p><u>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 aura été fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour. »</u></p>	-	<p>Les modifications demandées ne sont pas acceptées. Le contexte de l'exposition au bruit tel que relaté dans la fiche PSIA n'a pas évolué depuis l'adoption de la fiche. Depuis plusieurs années, l'exploitant travaille sur un masterplan qui aura des conséquences sur différents aspects de la fiche PSIA et nécessitera de recalculer le bruit PSIA. Dans ce contexte, seules les données factuelles ont été modifiées dans l'adaptation de la fiche actuelle, tout en sachant qu'à l'avenir, l'ensemble de la fiche PSIA sera revue.</p>

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

3.4.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Canton de Neuchâtel (Service de l'aménagement du territoire)		
1	Sous « Informations générales et données techniques » de la fiche PSIA, il est demandé que la Commune de Cortaillod ne soit pas supprimée des « Communes avec exposition au bruit ».	La commune de Cortaillod n'est pas touchée par l'exposition au bruit des avions; la fiche PSIA de 2007 était donc erronée à ce sujet. Ainsi, la commune de Cortaillod ne doit pas être listée comme commune étant touchée par l'exposition au bruit des avions.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Commune de Cortaillod (Municipalité)		
1	Sous « Informations générales et données techniques » de la fiche PSIA, il est demandé que la Commune de Cortaillod ne soit pas supprimée des « Communes avec exposition au bruit ».	La commune de Cortaillod n'est pas touchée par l'exposition au bruit des avions; la fiche PSIA de 2007 était donc erronée à ce sujet. Ainsi, la commune de Cortaillod ne doit pas être listée comme commune étant touchée par l'exposition au bruit des avions.
Commune de Milvignes (Service Technique et des Constructions)		
	Aucune proposition ni remarque	-
Aéroport de Neuchâtel SA (exploitant de l'aérodrome)		
1	Sous « Informations générales et données techniques » de la fiche PSIA, il est demandé que la Commune de Cortaillod ne soit pas supprimée des « Communes avec exposition au bruit ».	La commune de Cortaillod n'est pas touchée par l'exposition au bruit des avions; la fiche PSIA de 2007 était donc erronée à ce sujet. Ainsi, la commune de Cortaillod ne doit pas être listée comme commune étant touchée par l'exposition au bruit des avions.
2	L'exploitant de l'aérodrome informe que la procédure d'approbation des plans pour le hangar 9 est terminée, de même que celle pour la salle de formation du Club Neuchâtelois d'Aviation (CNA).	Les passages de la fiche PSIA mentionnant ces deux constructions ont été adaptés en conséquence.

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT

Objet de l'adaptation :

- *Champ d'aviation de Buochs, adapté*
- *Champ d'aviation de Gruyères, adaptation*
- *Héliport de San Vittore, nouveau*
- *Champ d'aviation de Neuchâtel, mise à jour*
- *Adaptation de la partie conceptuelle III B3 et B4: réseau partiel Aérodromes militaires avec utilisation civile et Champs d'aviation*

Bases d'examen : Plan sectoriel du 26.02.2020
Rapport explicatif du 26.02.2020

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 spécifique aux installations. L'adaptation soumise ici à approbation porte sur la 14 ^e série de fiches par installation. Elle comprend une nouvelle fiche par installation (héliport de San Vittore), l'adaptation de la fiche par installation du champ d'aviation de Buochs (transformation de l'aéroport militaire avec utilisation civile de Buochs en champ d'aviation purement civil) ainsi que la fiche par installation du champ d'aviation de Gruyères (adaptation à la situation actuelle). La fiche par installation du champ d'aviation de Neuchâtel est par ailleurs mise à jour (adaptations de la zone avec limitation d'obstacles, le nouveau cadastre des surfaces de limitation d'obstacle de l'OFAC étant adopté et déjà entré en vigueur). Les parties III B3 et B4 (réseau partiel Aérodromes militaires avec utilisation civile, réseau partiel Champs d'aviation) ont en outre été adaptées en raison de la reconversion prévue de l'aérodrome militaire avec utilisation civile de Buochs en champ d'aviation civile. Les changements prévus dans le plan sectoriel ont diverses incidences sur le territoire et l'environnement et requièrent une modification formelle du PSIA.	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 l'adaptation des objectifs visés pour les 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)	<p>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'aérodromes), a été l'occasion de mettre en évidence et d'évaluer tous les intérêts en jeu ; les conflits et les divergences ont été indiqués et des mesures ont été formulées. Après la procédure de consultation et en raison des nouvelles approches méthodologiques de calcul du bruit, la zone exposée au bruit dans les fiches par installation de Buochs a dû à nouveau être adaptée. En l'absence de nouveaux conflits territoriaux, il n'a pas été nécessaire de procéder à une nouvelle consultation. Le canton NW et les communes concernées ont été informés.</p> <p>La coordination avec les autres activités de la Confédération et des cantons est donc assurée.</p>	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 (NW, FR, GR et NE) 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 la nouvelle fiche relative à l'objet San Vittore, ainsi que pour les fiches adaptées des objets de Buochs et Gruyères, les résultats de cette collaboration ont été consignés dans un protocole 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 les fiches par installation au quatrième trimestre 2018.	Exigence remplie
	Information et participation de la population (art. 19, al. 3 et 4, OAT)	Pour les fiches par installation de Buochs, Gruyères et San Vittore une information et la participation de la population et des milieux intéressés a été réalisée au quatrième trimestre 2018. Pour la mise à jour de la fiche par installation de Neuchâtel, la participation de la population n'a pas été nécessaire. 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 (NW, FR, GR et NE) ont eu la possibilité, lors de la consultation organisée au quatrième trimestre 2018, 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 23.01.2020

OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

La directrice

Maria Lezzi