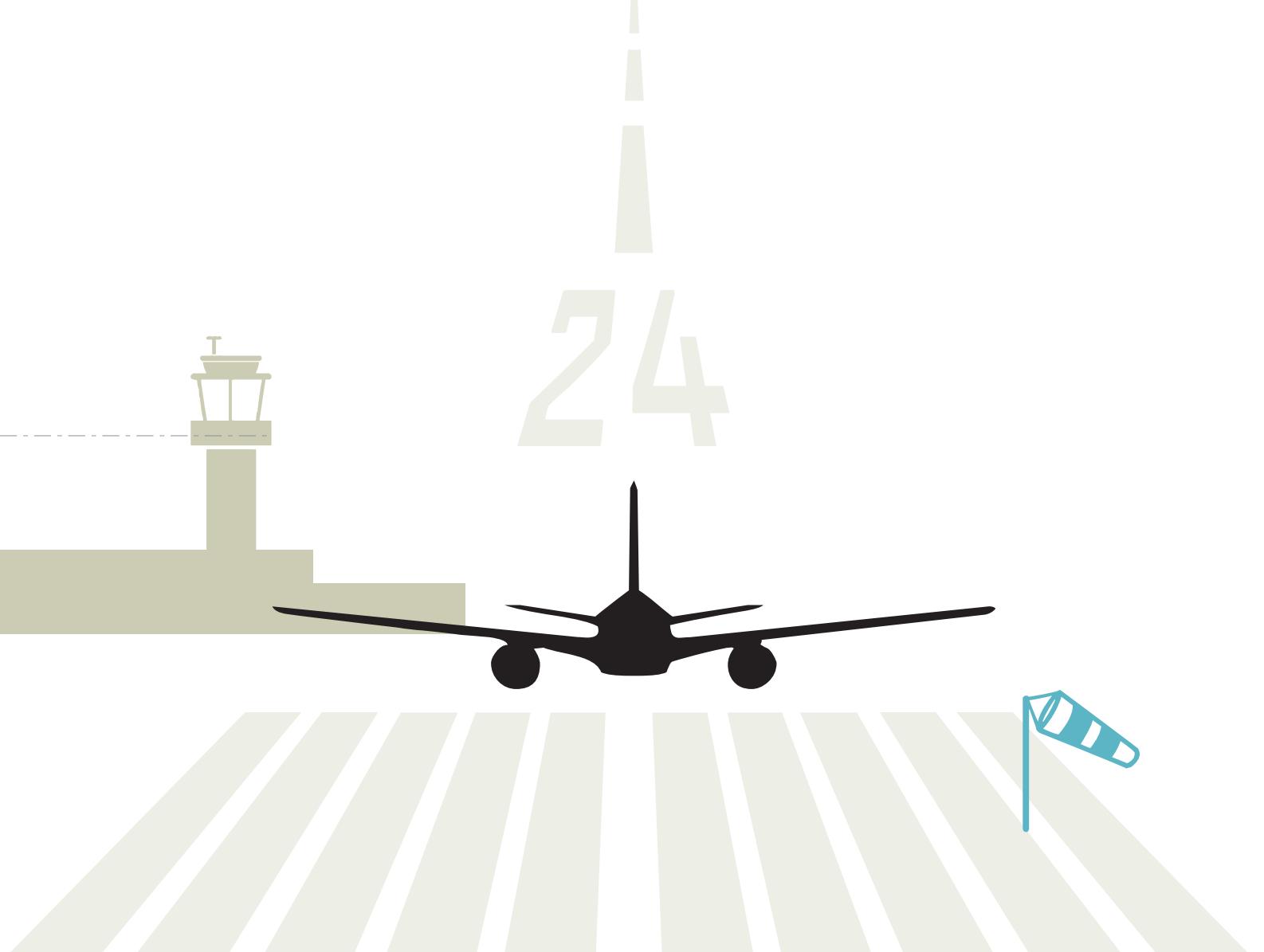


# Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)

Fiches d'object 18<sup>e</sup> série avec rapport explicatif et rapport d'examen  
30.08.2023



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département de l'environnement, des transports,  
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Office fédéral du développement territorial ARE



## **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

### **Conception graphique couverture**

Susanne Krieg Grafik-Design (SGD)

### **Cartes reproduites avec l'autorisation de**

Office fédéral de topographie swisstopo, © 2023 swisstopo

### **Distribution**

En version électronique: [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)

Disponible aussi en allemand et en italien

08.2023

PLANS SECTORIELS ET CONCEPTIONS DE LA CONFÉDÉRATION (ART. 13 LAT)

---

# **Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)**

---

Fiches d'object 18<sup>e</sup> série avec rapport explicatif et rapport d'examen  
30.08.2023

Les conceptions et plans sectoriels au sens de l'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) constituent les principaux instruments d'aménagement dont dispose la Confédération. Ils lui permettent non seulement de satisfaire à l'exigence légale de planification et de coordination de ses activités à incidence spatiale mais également de répondre aux problèmes de plus en plus complexes qui se posent dans le cadre de la réalisation des tâches fédérales ayant des effets sur l'organisation du territoire. Dans ses conceptions et plans sectoriels, la Confédération indique comment elle conçoit ses tâches ayant un impact sur le territoire dans un domaine ou une thématique donné(e), quels sont les objectifs ainsi poursuivis, quelles sont les exigences et prescriptions à prendre en compte pour ce faire et comment elle entend agir selon le contexte. Fruits d'une étroite collaboration entre les services fédéraux et les cantons, ces instruments soutiennent les efforts des autorités de tous niveaux en matière d'aménagement du territoire.

## Sommaire

### Introduction

### Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale

### Fiches par installation 18<sup>e</sup> série

BE Saanen (adaptation)

BE St. Stephan (adaptation)

BE Zweisimmen (adaptation)

LU Pfaffnau

SG Bad Ragaz

GR San Vittore (adaptation)

VD Leysin

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

### Annexes

Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT



## Introduction

Le Conseil fédéral a adopté les objectifs conceptuels et les exigences du PSIA le 26 février 2020.

Les exigences spécifiques à chaque installation sont fixées dans les fiches par installation. Le Conseil fédéral a approuvé à ce jour les fiches de 64 aérodromes, dont celles des aéroports de Zurich, de Bâle-Mulhouse et de Genève.

La présente série comprend les fiches des aérodromes suivants :

	<b>Canton</b>	<b>Installation</b>	<b>Type d'installation</b>
Nouvelles fiches	SG	Bad Ragaz	Champ d'aviation
	LU	Pfaffnau	Héliport
	VD	Leysin	Héliport
Adaptation	BE	Saanen	Champ d'aviation
	BE	St. Stephan	Champ d'aviation
	BE	Zweisimmen	Champ d'aviation
	GR	San Vittore	Héliport

## Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale (état 30.08.2023)

Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)			Décision
Partie conceptuelle			26.02.2020
Fiches par installation		série <sup>1</sup>	
ZH Zürich		ZH-1	26.06.2013
ZH Zürich (adaptation)		ZH-1	18.09.2015
ZH Zürich (adaptation)		ZH-1	23.08.2017
ZH Zürich (adaptation)	16	ZH-1	11.08.2021
ZH Hausen am Albis	3	ZH-2	18.08.2004
ZH Hausen am Albis (mise à jour)	11	ZH-2	03.02.2016
ZH Speck-Fehrlitorf	3	ZH-3	18.08.2004
ZH Speck-Fehrlitorf (adaptation)	10	ZH-3	17.12.2014
ZH Hasenstrick	4	ZH-4	02.11.2005
ZH Winterthur	9	ZH-5	20.11.2013
BE Bern-Belp	1	BE-1	30.01.2002
BE Bern-Belp (adaptation)	8	BE-1	04.07.2012
BE Bern-Belp (adaptation)	13	BE-1	14.11.2018
BE Interlaken	3	BE-2	18.08.2004
BE Interlaken (adaptation)	4	BE-2	02.11.2005
BE Interlaken (mise à jour)	12	BE-2	28.06.2017
BE Reichenbach	2	BE-3	14.05.2003
BE Reichenbach (mise à jour)	16	BE-3	11.08.2021
BE Courtelary	4	BE-4	02.11.2005
BE Courtelary (adaptation)	6	BE-4	01.07.2009
BE Courtelary (mise à jour)	11	BE-4	03.02.2016
BE Courtelary (mise à jour)	17	BE-4	22.06.2022
BE Biel-Kappelen	4	BE-5	02.11.2005
BE Biel-Kappelen (adaptation)	11	BE-5	03.02.2016
BE Langenthal	4	BE-6	02.11.2005
BE Langenthal (mise à jour)	11	BE-6	03.02.2016
BE Saanen	5	BE-7	07.12.2007
BE Saanen (mise à jour)	11	BE-7	03.02.2016
BE Saanen (adaptation)	18	BE-7	30.08.2023
BE St.Stephan	4	BE-8	02.11.2005
BE St.Stephan (adaptation)	18	BE-8	30.08.2023

<sup>1</sup> Les fiches par objet sans numéro ont été adoptées en tant qu'installations individuelles.

<b>Fiches par installation</b>		<b>série</b>
BE	Zweisimmen	5 BE-9 07.12.2007
BE	Zweisimmen (mise à jour)	9 BE-9 20.11.2013
BE	Zweisimmen (adaptation)	18 BE-9 30.08.2023
BE	Thun	8 BE-10 04.07.2012
BE	Thun (mise à jour)	11 BE-10 03.02.2016
BE	Lauterbrunnen	12 BE-11 28.06.2017
LU	Triengen	5 LU-1 07.12.2007
LU	Triengen (mise à jour)	12 LU-1 28.06.2017
LU	Luzern-Beromünster	6 LU-2 01.07.2009
LU	Luzern-Beromünster (mise à jour)	13 LU-2 14.11.2018
LU	Pfaffnau	18 LU-3 30.08.2023
UR	Erstfeld	12 UR-1 28.06.2017
SZ	Wangen-Lachen	11 SZ-1 03.02.2016
SZ	Wangen	13 SZ-2 14.11.2018
SZ	Haltikon	15 SZ-3 02.09.2020
SZ	Schindellegi	17 SZ-4 22.06.2022
OW	Kägiswil	15 OW-1 02.09.2020
NW	Buochs	6 NW-1 01.07.2009
NW	Buochs (adaptation)	14 NW-1 26.02.2020
GL	Mollis	12 GL-1 28.06.2017
GL	Mollis (adaptation)	15 GL-1 02.09.2020
FR	Ecuvillens	1 FR-1 30.01.2002
FR	Bellechasse	4 FR-2 30.01.2002
FR	Bellechasse (mise à jour)	11 FR-2 03.02.2016
FR	Gruyères	4 FR-3 30.01.2002
FR	Gruyères (adaptation)	14 FR-3 26.02.2020
FR	Schwarzsee	1 FR-4 30.01.2002
SO	Grenchen	4 SO-1 30.01.2002
SO	Grenchen (adaptation)	6 SO-1 01.07.2009
SO	Olten	3 SO-2 18.08.2004
SO	Olten (mise à jour)	12 SO-2 28.06.2017
BS/BL	Basel-Mulhouse	BS/BL-1 15.05.2013
BS/BL	Basel-Mulhouse (adaptation)	15 BS/BL-1 02.09.2020
BL	Dittingen	10 BL-1 17.12.2014
SG	St. Gallen-Altenrhein	7 SG-1 06.07.2011
SG	St. Gallen-Altenrhein (mise à jour)	11 SG-1 03.02.2016
SG	Schänis	9 SG-2 20.11.2013
SG	Bad Ragaz	18 SG-3 30.08.2023

<b>Fiches par installation</b>		<b>série</b>
GR	Samedan	1 GR-1 30.01.2002
GR	Samedan (adaptation)	GR-1 13.09.2019
GR	Untervaz	15 GR-2 02.09.2020
GR	San Vittore	14 GR-3 26.02.2020
GR	San Vittore (adaptation)	18 GR-3 30.08.2023
AG	Birrfeld	1 AG-1 30.01.2002
AG	Birrfeld (adaptation)	2 AG-1 14.05.2003
AG	Birrfeld (adaptation)	10 AG-1 17.12.2014
AG	Birrfeld (adaptation)	AG-1 17.01.2018
AG	Fricktal-Schupfart	1 AG-3 30.01.2002
AG	Fricktal-Schupfart (mise à jour)	9 AG-3 20.11.2013
AG	Holziken	10 AG-4 17.12.2014
AG	Holziken (adaptation)	16 AG-4 11.08.2021
TG	Amlikon	4 TG-1 02.11.2005
TG	Amlikon (mise à jour)	11 TG-1 03.02.2016
TG	Lommis	4 TG-2 02.11.2005
TG	Lommis (mise à jour)	11 TG-2 03.02.2016
TG	Sitterdorf	4 TG-3 02.11.2005
TG	Sitterdorf (adaptation)	11 TG-3 03.02.2016
TI	Lugano-Agno	3 TI-1 18.08.2004
TI	Locarno	10 TI-2 17.12.2014
TI	Lodrino	9 TI-3 20.11.2013
TI	Ambri	10 TI-4 17.12.2014
TI	Ambri (adaptation)	15 TI-4 02.09.2020
VD	Lausanne-La Blécherette	1 VD-1 30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	3 VD-1 18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	5 VD-1 07.12.2007
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	8 VD-1 04.07.2012
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	11 VD-1 03.02.2016
VD	Payerne	5 VD-2 07.12.2007
VD	Payerne (adaptation)	10 VD-2 17.12.2014
VD	Payerne (adaptation)	12 VD-2 28.06.2017
VD	Bex	2 VD-3 14.05.2003
VD	Bex (adaptation)	5 VD-3 07.12.2007
VD	Bex (mise à jour)	12 VD-3 28.06.2017
VD	Montricher	6 VD-4 01.07.2009
VD	Montricher (mise à jour)	11 VD-4 03.02.2016
VD	Yverdon	12 VD-5 28.06.2017
VD	La Côte	17 VD-6 22.06.2022
VD	Leysin	18 VD-7 30.08.2023

<b>Fiches par installation</b>		<b>série</b>
VS	Münster	2 VS-2 14.05.2003
VS	Münster (adaptation)	10 VS-2 17.12.2014
VS	Raron Flugplatz	2 VS-3 14.05.2003
VS	Raron Heliport	2 VS-6 14.05.2003
VS	Region Wallis Südost (VS-SE)	GLP 1 GLP VS-SE 17.09.2010
VS	Aeschhorn	GLP 1 GLP 1 17.09.2010
VS	Alphubel	GLP 1 GLP 2 17.09.2010
VS	Monte Rosa	GLP 1 GLP 3 17.09.2010
VS	Theodulgletscher	GLP 1 GLP 4 17.09.2010
VS	Trift	GLP 1 GLP 5 17.09.2010
VS	Unterrothorn	GLP 1 GLP 6 17.09.2010
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures	4 NE-1 30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adapt.)	4 NE-1 02.11.2005
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adapt.)	10 NE-1 17.12.2014
NE	Môtiers	4 NE-2 02.11.2005
NE	Môtiers (mise à jour)	11 NE-2 03.02.2016
NE	Neuchâtel	5 NE-3 07.12.2007
NE	Neuchâtel (mise à jour)	14 NE-3 26.02.2020
GE	Genève	GE-1 14.11.2018
JU	Bressaucourt	3 JU-1 18.08.2004
	Balzers (Fürstentum Liechtenstein)	Balzers 12.04.2017
	Balzers (Fürstentum Liechtenstein) (adaptation)	15 Balzers 02.09.2020

D'autres séries de fiches sont en préparation



## Fiches par installation 18<sup>e</sup> série

BE-7	Saanen (adaptation)
BE-8	St. Stephan (adaptation)
BE-9	Zweisimmen (adaptation)
LU-3	Pfaffnau
SG-3	Bad Ragaz
GR-3	San Vittore (adaptation)
VD-7	Leysin

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés



Anlage: **Saanen**

**BE-7**

Anlagetyp: Flugfeld

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

### **Generelle Informationen und technische Daten:**

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: Saanen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Saanen, Rougemont
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Saanen
  
- Verkehrsleistung:
  - Motorflug
    - Ø 4 Jahre: 7110 Bewegungen (2018–2021)
    - max. 10 Jahre: 7550 Bewegungen (2021)
    - Potenzial SIL: 8200 Bewegungen
  - Segelflug
    - Ø 4 Jahre: 790 Bewegungen (2018–2021)
    - max. 10 Jahre: 1540 Bewegungen (2019)

### **Verweis:**

SIL-Konzeptteil 26.02.2020,  
Kap. 4.3 Flugfelder

### **Grundlagendokumente:**

- Betriebsbewilligung vom 01.08.1986 (Ausgabe vom 23.12.2010)
- Betriebsreglement vom 22.06.2021
- Lärmelastungskataster vom Februar 2020
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 06.06.2014
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2004
- Umnutzung vom 23.12.2010

### **Zweck der Anlage, Funktion im Netz:**

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1946, umgenutzt in ein ziviles Flugfeld 2010. Dient primär dem touristischen Zubringerverkehr. Nutzung mit den Schwerpunkten Touristik- und Geschäftsflüge, nichtgewerbsmässige Motorflüge, Sommersegelfluglager und einer Helikopterbasis.

### **Stand der Koordination:**

Die *Funktion* und die vorgesehene Nutzung des Flugplatzes entsprechen den Vorgaben des SIL-Konzeptteils vom 26.02.2020 und sind mit der kantonalen Richtplanung sowie mit dem kantonalen Leitbild Luftverkehr abgestimmt. Der Flugplatz funktioniert zusammen mit den Flugplätzen St.Stephan und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, das heisst mit Nutzungen, die sich ergänzen und aufeinander abgestimmt sind. Regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen.

<p><i>Betrieb, Perimeter und Infrastruktur</i> sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzieilen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden, die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen.</p> <p>Das für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz erforderliche <i>Umnutzungsverfahren</i> wurde 2010 abgeschlossen. Grundlage bildete das vorliegende Objektblatt in der Fassung vom 7.12.2007. Mit der Genehmigung der Umnutzung wurden auch die zulässigen Lärmimmissionen nach Lärmschutzverordnung (LSV) und die konkreten Massnahmen zur ökologischen Aufwertung festgelegt. Auf dem Flugplatzareal findet keine militärische Nutzung mehr statt.</p> <p>Die seit 1989/90 auf dem Flugplatz bestehende <i>Helikopterbasis</i> soll weitergeführt werden. Die ehemals südlich der Piste angesiedelte Helikopter-Infrastruktur wurde auf die Nordseite verlegt (Unterstände 4 und 5). Damit konnten die Sicherheit und die betrieblichen Abläufe verbessert werden (Konzentration der Flugplatzanlagen, Vermeiden von Pistenquerungen durch Fahrzeuge und Personen). Das Gebiet südlich der Piste soll primär der Erholungsnutzung und der ökologischen Aufwertung sowie der Hangarierung zur Verfügung stehen.</p>		
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz Saanen ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen einschliesslich Helikopterflügen für gewerbsmässige Material- und Personentransporte, Rettungsflüge sowie der Durchführung von Segelfluglagern. Er funktioniert zusammen mit den Flugplätzen St.Stephan und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, regional sollen keine doppelpurigen Luftverkehrsangebote entstehen.</p> <p>Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p>	<p><b>F</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li></ul> <p><b>Z</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li></ul> <p><b>V</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li></ul>	

	F	Z	V
<b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
<b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.		•	
<b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).		•	
<b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.		•	
<b>E R L Ä U T E R U N G E N</b>			<b>ZUSTÄNDIGE STELLE</b>
<b>Zweckbestimmung, Betrieb:</b> Der Grundsatz, wonach auf den Flugplätzen Saanen, Zweisimmen und St. Stephan keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen sollen, beruht auf einem politischen Entscheid, der im vormaligen SIL-Konzeptteil vom Oktober 2000 festgesetzt war. Zu den Rettungs- und Einsatzflügen, die ausnahmsweise auch in der Nacht stattfinden müssen, ist im Betriebsreglement eine entsprechende Bestimmung enthalten. Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviatischen nutzungen (z. B. Polosport). Diese sind nicht Gegenstand des SIL. Die Koordination wird durch den Flugplatzhalter sichergestellt, er ist für die Sicherheit auf dem Flugplatz verantwortlich.			<i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern  <i>Flugplatzhalterin:</i> Flugplatz-Genossenschaft Gstaad-Saanenland (FGGS), Oeystrasse 29, 3792 Saanen
<b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b> Die nutzungen auf dem Flugplatz sind im Perimeterplan der Gemeinde Saanen vom 17.12.2002 festgehalten. Der Flugplatzperimeter umgrenzt die für den Flugbetrieb benötigten Bauten und Anlagen: Piste, Rollwege, Flugplatzgebäude und Parkplätze nördlich der Piste, die Unterstände südlich der Piste, Abstellplätze für Motor- und Segelflugzeuge sowie Helikopter. Im Perimeter eingeschlossen sind zudem eine Reservefläche für Bauten westlich der bestehenden Flugplatzgebäude, die nicht aviatisch genutzten landwirtschaftlichen Kulturlandflächen zwischen den einzelnen Anlageteilen sowie das Ufergehölz entlang der Saane. Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss der kommunalen Nutzungsplanung. Innerhalb des Perimeters können auch Bauten erstellt werden, die nicht als Flugplatzanlagen gelten (Nebenanlagen). Die Flugplatzanlagen haben aber Priorität.			

### **Lärmbelastung:**

Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen.

Die Lärmbelastungskurve basiert auf einer jährlichen Bewegungszahl von 8200 (Lärmberechnung vom 28.01.2004). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV).

Die Verkehrsleistung von jährlich 8200 Motorflugbewegungen entsprach zum Zeitpunkt der erstmaligen Festlegung des Objektblatts einer Erhöhung der Bewegungszahl um 20 % im Vergleich zum Schnitt der vorangegangenen 10 Jahre (1992–2001) bei gleich bleibender Flottenzusammensetzung. Damit wird dem Grundsatz, dass die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmelastung führen darf, Rechnung getragen.

Das Gebiet mit Lärmelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d.h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten. Die «zulässigen Lärmimmissionen» werden im Lärmelastungskataster (LBK) dargestellt. Der geltende LBK stammt vom Februar 2020.

### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2014. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt.

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

Der HBK ist nicht grundeigentümerverbindlich; bei Bedarf müssen die Hindernisfreiheit resp. die Überflugrechte privatrechtlich gesichert werden.

### **Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

Mit den ökologischen Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll ein Beitrag im Sinne von Art. 18b des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) für die durch den Flugplatzbetrieb verursachten Belastungen auf den Naturhaushalt und die Landschaft geleistet werden.

Die Realisierung der Massnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden. Als Grundlage haben die Fachstellen des Bundes eine Vollzugshilfe zur Biodiversität und zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen erarbeitet (BAFU/BAZL April 2019).

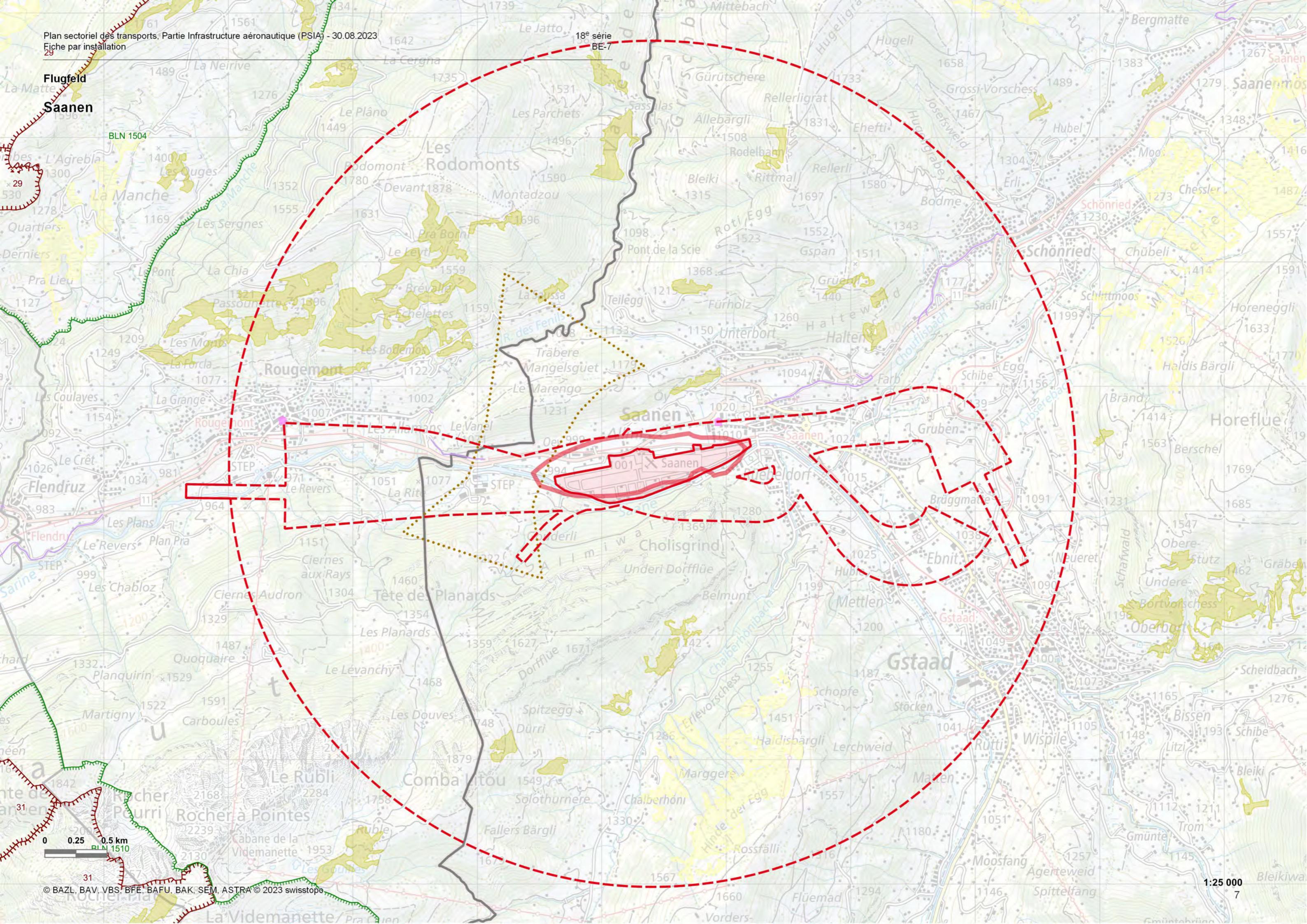
Die konkreten Massnahmen zum ökologischen Ausgleich wurden im Um-nutzungsverfahren festgelegt. Die Umsetzung der Bewirtschaftungsaufla-gen ist über den Eintrag einer Dienstbarkeit im Grundbuch gesichert. Die Flugplatzhalterin ist verpflichtet, die Einhaltung der Nutzungsbeschränkun-gen zu kontrollieren.

Der Raumbedarf der Saane gemäss Art. 41a der eidg. Gewässerschutzver-ordnung, resp. Art. 41a des Gemeindebaureglements Saanen ist zu beach-ten.

**Erschliessung:**

Die Zufahrt zum Flugplatz erfolgt weiterhin von Norden.







Anlage: **St.Stephan**

**BE-8**

Anlagetyp: Flugfeld

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

### **Generelle Informationen und technische Daten:**

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: St.Stephan
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Lenk, St.Stephan, Zweisimmen
- Gemeinde mit Lärmbelastung: St.Stephan
  
- Verkehrsleistung: - Ø 4 Jahre: 950 Bewegungen (2018–2021)  
- max. 10 Jahre: 1190 Bewegungen (2021)  
- Potenzial SIL: 4500 Bewegungen

### **Verweis:**

SIL-Konzeptteil 26.02.2020,  
Kap. 4.3 Flugfelder

### **Grundlagendokumente:**

- Benützungsvereinbarung vom 03.03.1998
- Betriebsreglement vom 02.06.1998
- Fluglärmberechnung vom Mai 2022
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (Entwurf vom Mai 2022)
- Koordinationsprotokoll vom August 2022

### **Zweck der Anlage/Funktion im Netz:**

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Nutzung seit 1998. Dient primär als Werkflugplatz für Entwicklungs- und Unterhaltsbetriebe.

### **Stand der Koordination:**

Die *Funktion* und die vorgesehene Nutzung des Flugplatzes entsprechen den Vorgaben des SIL-Konzeptteils vom 26.02.2020 und sind mit der kantonalen Richtplanung sowie mit dem kantonalen Leitbild Luftverkehr abgestimmt. Der Flugplatz funktioniert zusammen mit den Flugplätzen Saanen und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, das heisst mit Nutzungen, die sich ergänzen und aufeinander abgestimmt sind. Regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen.

Im Rahmen dieses Flugplatzsystems sollen neben der Nutzung als *Werkflugplatz* für Flächenflugzeuge und Helikopter auch Tourismus- und Geschäftsreiseflüge ermöglicht werden. Demgegenüber wird auf den Segelflugbetrieb verzichtet. Das alljährliche Hunterfest mit historischen Militärflugzeugen soll weiterhin stattfinden.

Die *militäraeratische Nutzung* wurde Ende 1999 aufgegeben. Das VBS beabsichtigt, den Flugplatz zu verkaufen. Eine gelegentliche militärische Mitbenutzung des Flugplatzes soll weiterhin möglich sein.

Für die Umwandlung der Militäranlage in ein ziviles Flugfeld ist ein *Umnutzungsverfahren* nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich. Dieses Umnutzungsverfahren beinhaltet eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb) sowie die Erteilung einer Betriebsbewilligung. Das Betriebsreglement wurde zusammen mit der Baubewilligung für die Werkhalle am 2. Juni 1998 bereits genehmigt. Es soll überprüft und an die aktuellen Verhältnisse angepasst werden.

Das Flugplatzareal soll als multifunktionale moderne Allmend genutzt werden. *Betrieb, Perimeter und Infrastruktur* sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzz Zielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Die nichtaviatischen Nutzungen werden in einer *Überbauungsordnung* geregelt, einschliesslich der Kiestransporte über das Flugplatzareal. Die Flugplatzplanung ist mit dem angrenzenden Hochwasserschutzprojekt für die Simme abgestimmt.

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

### **Zweckbestimmung:**

Der Flugplatz St.Stephan ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie als Werkflugplatz für den Unterhalt und die Entwicklung von Flächenflugzeugen und Helikoptern. Weiter können Tourismus- und Geschäftsreiseflüge mit Destination Oberes Simmental durchgeführt werden.

Der Flugplatz funktioniert zusammen mit den Flugplätzen Saanen und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen. Er kann als Ausweichflugplatz für Flüge genutzt werden, die aus operationellen oder meteorologischen Gründen nicht in Saanen landen können.

Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich.

Eine gelegentliche militärische Mitbenützung durch die Luftwaffe ist möglich, sofern die geltenden umweltrechtlichen Bedingungen eingehalten sind.

### **Rahmenbedingungen zum Betrieb:**

Die Betriebszeiten sowie die An- und Abflugverfahren werden im Betriebsreglement geregelt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.

Veranstaltungen mit historischen Militärflugzeugen sind möglich. Zeitliche Vorgaben sind im Betriebsreglement festzulegen.

	F	Z	V
<b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen ihn bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
<b>Lärmelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung. Die Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen nach Lärmschutzverordnung (LSV) erfolgt im Umnutzungsverfahren.		•	
<b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster wird im Umnutzungsverfahren genehmigt.		•	
<b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.  Die konkreten Massnahmen zum ökologischen Ausgleich werden im Umnutzungsverfahren festgelegt.	•		•
<b>E R L Ä U T E R U N G E N</b>			<b>ZUSTÄNDIGE STELLE</b>
<b>Zweckbestimmung, Betrieb:</b> Der Grundsatz, wonach auf den Flugplätzen Saanen, Zweisimmen und St.Stephan keine doppelpurigen Luftverkehrsangebote entstehen sollen, beruht auf einem politischen Entscheid, der im vormaligen SIL-Konzeptteil vom Oktober 2000 festgesetzt war.  Die bisherige Funktion als Werkflugplatz soll weitergeführt werden, wobei der Schwerpunkt künftig auf den Unterhalt von Flächenflugzeugen und Heliokoptern gelegt werden soll. Die zusätzliche Nutzung mit Geschäfts- und Tourismusreiseverkehr sowie als Ausweichflugplatz für Flüge, die in Saanen nicht landen können, wurde auf regionaler Ebene abgesprochen. Sie ist mit den Nutzungen auf den anderen beiden Flugplätzen abgestimmt und mit dem Flugplatzsystem vereinbar. Werk- oder Testflüge mit Drohnen sind mit dieser Zweckbestimmung nicht ausgeschlossen.  Detaillierte Angaben zum Ablauf des Umnutzungsverfahrens und zu den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL (Fassung vom Mai 2003) enthalten. Das Betriebsreglement wurde zusammen mit der Baubewilligung für die Werkhalle bereits 1998 genehmigt. Im Rahmen der Umnutzung sind eine inhaltliche Anpassung an die neue Planung (Betriebszeiten, An- und Abflugverfahren) sowie eine formelle Anpassung an die neuen gesetzlichen Vorgaben erforderlich.			<i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern  <i>Flugplatzhalterin:</i> Prospective Concepts Aeronautics AG, Flugplatz 5, 3772 St. Stephan

Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviatischen nutzungen (z.B. Autofahrkurse, Kiestransporte). Diese sind nicht Gegenstand des SIL. Die Koordination wird soweit nötig durch die Flugplatzhalterin sichergestellt. Letztere ist für die Sicherheit im Flugbetrieb verantwortlich.

Der Bedarf des Militärs für eine gelegentliche Mitbenützung ist ausgewiesen. Die Auswirkungen eines solchen Betriebs müssen jedoch noch vertieft abgeklärt und umweltrechtlich beurteilt werden (insbesondere Fluglärmbelastung).

Die Veranstaltungen mit historischen Militärflugzeugen (jährliches Hunterfest) sollen weiterhin an einzelnen, ausgewählten Tagen und in Absprache mit der Gemeinde stattfinden. Als Teil des regulären Flugbetriebs werden sie im Betriebsreglement geregelt.

#### **Flugplatzperimeter, Infrastruktur:**

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die Piste mit den seitlichen Pistenstreifen und den Pistenend-Sicherheitsflächen, den Rollweg, die Manövrier- und Abstellflächen für die Flugzeuge, die Werkhalle, die umzunutzenden militärischen Unterstände sowie eine Erweiterungsfläche für Hochbauten.

Er überlagert die Grundnutzung gemäss der kommunalen Nutzungsplanung. Innerhalb des Perimeters können auch Bauten erstellt werden, die nicht als Flugplatzanlagen gelten (Nebenanlagen). Die Flugplatzanlagen haben aber Priorität.

#### **Lärmelastung:**

Das festgesetzte Gebiet mit Lärmelastung definiert die mögliche Entwicklung des Flugplatzes. Die Berechnung der Lärmelastungskurve beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. In der Karte ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II gemäss LSV dargestellt (PW ES II, 55 dB(A)). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV).

Das Gebiet mit Lärmelastung basiert auf einer jährlichen Flugbewegungszahl von 4500 (Fluglärmberchnung vom Mai 2022). Diese Zahl entspricht dem Prognosewert, der im Hinblick auf die Genehmigung des Betriebsreglements von 1998 als Berechnungsgrundlage festgelegt wurde. Die Annahmen zur Zusammensetzung der Flotte wurden ausgehend von der Zweckbestimmung aktualisiert. Sie umfassen 4060 Klein- und 440 Grossflugzeuge (über 8.6 t). Darin berücksichtigt sind 100 Bewegungen mit historischen Militärflugzeugen sowie 390 Bewegungen mit Helikoptern.

Das Gebiet mit Lärmelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die zulässigen Lärmimmissionen dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie werden mit der Genehmigung der Umnutzung festgehalten und anschliessend im Lärmelastungskataster (LBK) abgebildet.

Weil die zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes St.Stephan erst nach dem Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes bewilligt worden ist, ist die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz wie eine neue orstfeste Anlage im Sinne von Art. 7 LSV zu behandeln. Die Planungswerte sind einzuhalten, Erleichterungen können nicht gewährt werden. Die Lärmimmissionen sind soweit zu begrenzen als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip).

**Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK). In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Der HBK liegt im Entwurf vor und wird im Umnutzungsverfahren in Kraft gesetzt.

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

Der HBK ist nicht grundeigentümerverbindlich; bei Bedarf müssen die Hindernisfreiheit resp. die Überflugrechte privatrechtlich gesichert werden.

**Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

Mit den ökologischen Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll ein Beitrag im Sinne von Art. 18b des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) für die durch den Flugplatzbetrieb verursachten Belastungen auf den Naturhaushalt und die Landschaft geleistet werden.

Die Realisierung der Massnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden. Als Grundlage haben die Fachstellen des Bundes eine Vollzugshilfe zur Biodiversität und zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen erarbeitet (BAFU, BAZL 2019).

Das Konzept der Flugplatzhalterin mit den konkreten Massnahmen zum ökologischen Ausgleich liegt vor. Es sieht unter anderem eine Beteiligung an der Aufwertung im Gewässerraum der Simme vor. Dem Flugplatz können hier die Massnahmen angerechnet werden, die nicht zwingend Bestandteil des Hochwasserschutzprojekts sind. Die auf dem Flugplatzareal bereits geschützten Feuchtwiesen mit Orchideenvorkommen bleiben erhalten. Die Massnahmen werden im Umnutzungsverfahren geprüft und verbindlich festgelegt.

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

Moorlandschaft: 339 Albrist



Flugfeld

St. Stephan

Fidertschi

Eggweid

Walebode

Chaltebrunnegrabe

Rinderberg

Undere Chaltebrunne

Gardloueje

Gardlouegrat

Obere Chaltebrunne

Piauweng

Parwelsattel

Oberi

Schandegg

Heimweid

Rotengraben

Statt

Sitevorschessi

Wintermatte

Pfaffeberg

Giferhüttli

Ussers

Inners

Blutdig

Under Blutdig

Uffel

Gruebe

Ä

Buel

1405

1465

1467

1546

1847

1850

1853

1855

1857

1859

1861

1865

1867

1869

1871

1873

1875

1877

1879

1881

1883

1886

1888

1892

1893

1895

1900

1902

1904

1906

1908

1910

1912

1914

1916

1918

1920

1922

1924

1926

1928

1930

1932

1934

1936

1938

1940

1942

1944

1946

1948

1950

1952

1954

1956

1958

1960

1962

1964

1966

1968

1970

1972

1974

1976

1978

1980

1982

1984

1986

1988

1990

1992

1994

1996

1998

2000

2002

2004

2006

2008

2010

2012

2014

2016

2018

2020

2022

2024

2026

2028

2030

2032

2034

2036

2038

2040

2042

2044

2046

2048

2050

2052

2054

2056

2058

2060

2062

2064

2066

2068

2070

2072

2074

2076

2078

2080

2082

2084

2086

2088

2090

2092

2094

2096

2098

2100

2102

2104

2106

2108

2110

2112

2114

2116

2118

2120

2122

2124

2126

2128

2129

2130

2131

2132

2133

2134

2135

2136

2137

2138

2139

2140

2141

2142

2143

2144

2145

2146

2147

2148

2149

2150

2151

2152

2153

2154

2155

2156

2157

2158

2159

2160

2161

2162



Anlage: **Zweisimmen**  
Anlagetyp: Flugfeld

**BE-9**

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: Zweisimmen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Boltigen, St. Stephan, Zweisimmen
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Zweisimmen
  
- Verkehrsleistung:
  - Motorflug
    - Ø 4 Jahre: 4700 Bewegungen (2018–2021)
    - max. 10 Jahre: 5200 (2020)
    - Potenzial SIL: 5620 Bewegungen
  - Segelflug
    - Ø 4 Jahre: 1480 Bewegungen (2018–2021)

### Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1963, umgenutzt in ein ziviles Flugfeld 2010. Nutzung mit den Schwerpunkten Touristik- und Geschäftsflüge, Motor- und Segelflugsport und einer Helikopterbasis für Rettungs-, Arbeits- und Transportflüge.

### Stand der Koordination:

Die *Funktion* und die vorgesehene Nutzung des Flugplatzes entsprechen den Vorgaben des SIL-Konzeptteils vom 26.02.2020 und sind mit der kantonalen Richtplanung sowie mit dem kantonalen Leitbild Luftverkehr abgestimmt. Der Flugplatz funktioniert zusammen mit den Flugplätzen Saanen und St. Stephan als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, das heisst mit Nutzungen, die sich ergänzen und aufeinander abgestimmt sind. Regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen.

*Betrieb, Perimeter und Infrastruktur* sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzz Zielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden, die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmelastung führen.

### Verweis:

SIL-Konzeptteil 26.02.2020,  
Kap. 4.3 Flugfelder

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 11.10.1971 (Ausgabe vom 20.12.2010)
- Betriebsreglement vom 31.07.2011
- Lärmelastungskataster vom August 2016
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 15.02.2019
- Koordinationsprotokoll vom März 2003, Ergänzung vom 19.12.2011
- Umnutzung vom 20.12.2010

<p>Das für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz erforderliche <i>Umnutzungsverfahren</i> wurde 2010 abgeschlossen. Grundlage bildete das vorliegende Objektblatt in der Fassung vom 7.12.2007. Mit der Genehmigung der Umnutzung wurden auch die zulässigen Lärmimmissionen nach Lärmschutzverordnung (LSV) und die konkreten Massnahmen zur ökologischen Aufwertung festgelegt.</p> <p>Auf dem Flugplatz befindet sich eine Helikopterbasis für Rettungsflüge. Als ergänzende Nutzung sollen auch Arbeits- und Transportflüge möglich sein. Das Flugplatzareal bietet zudem Platz für eine zweite Helikopterbasis. Dies beruht auf einem entsprechenden Antrag des Kantons Bern, der einem solchen Projekt zum damaligen Zeitpunkt eine grosse wirtschaftliche Bedeutung für die Region beigemessen hat.</p>	<b>F E S T L E G U N G E N</b>	<b>F</b>	<b>Z</b>	<b>V</b>
<b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz Zweisimmen ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen sowie dem Motor- und Segelflugsport, inklusive der fliegerischen Aus- und Weiterbildung für Flächenflugzeuge. Er ist Standort von Helikopterunternehmungen für Rettungs-, Arbeits- und Transportflüge. Er funktioniert zusammen mit den Flugplätzen Saanen und St. Stephan als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen.		•		
Der Flugplatz wird im heutigen akzeptierten Rahmen weiter genutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen.			•	
<b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.			•	
<b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Areal für eine neue Helikopterbasis [1] (vgl. Anlagekarte).			•	
<b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte).			•	
<b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).			•	

	F	Z	V
<p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	•		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung, Betrieb:</b> Der Grundsatz, wonach auf den Flugplätzen Zweisimmen, Saanen und St. Stephan keine doppelpurigen Luftverkehrsangebote entstehen sollen, beruht auf einem politischen Entscheid, der im vormaligen SIL-Konzeptteil vom Oktober 2000 festgesetzt war. Er entspricht einem Kompromiss zwischen regionalen und wirtschaftlichen Interessen einerseits und überregionalen Interessen von Raumplanung und Umweltschutz andererseits. Nur unter diesen Bedingungen hatte der Bundesrat der Weiterführung des zivilen Betriebs auf allen drei Flugplätzen zugestimmt. Der Helikopterverkehr war ursprünglich auf den Betrieb einer Rettungsbasis beschränkt, ergänzt mit Arbeitsflügen. Neu sollen auch Transportflüge (für Güter und Personen) ermöglicht werden. Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. Der bisher darin enthaltene Ausschluss von touristischen Helikopterflügen kann aufgehoben werden. Dies soll dazu beitragen, Aussenlandungen für Personentransporte in der weiteren Umgebung des Flugplatzes zu vermeiden und diese Flüge auf dem Flugplatz zu konzentrieren. Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviatischen Nutzungen. Diese sind nicht Gegenstand des SIL. Die Koordination wird durch den Flugplatzhalter sichergestellt, er ist für die Sicherheit auf dem Flugplatz verantwortlich.</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt die für den zivilen Flugbetrieb benötigten Bauten und Anlagen: die Piste mit den Unterständen U5 bis U8 entlang der Simme, die Parzelle mit C-Büro und Hangar, den Unterstand U2 mit Zufahrt/Parkplatz, die bestehende Helikopterbasis sowie das Areal für eine zusätzliche Helikopterbasis. Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss der kommunalen Nutzungsplanung. Innerhalb des Perimeters können auch Bauten erstellt werden, die nicht als Flugplatzanlagen gelten (Nebenanlagen). Die Flugplatzanlagen haben aber Priorität.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b> Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Die Lärmelastungskurve basiert auf einer jährlichen Bewegungszahl von 5620 (Lärmberechnung vom November 2002). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV).</p>	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Flugplatzgenossenschaft Zweisimmen, Postfach 237, 3770 Zweisimmen		

Die Verkehrsleistung von jährlich 5620 Motorflugbewegungen entsprach zum Zeitpunkt der erstmaligen Festlegung des Objektblatts einer Erhöhung der Bewegungszahl um 20 % im Vergleich zum Schnitt der vorangegangenen 10 Jahre (1992–2001) bei gleich bleibender Flottenzusammensetzung. Damit wird dem Grundsatz, dass die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmelastung führen darf, Rechnung getragen.

Das Gebiet mit Lärmelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d.h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten. Die «zulässigen Lärmimmissionen» werden im Lärmelastungskataster (LBK) dargestellt. Der geltende LBK stammt vom August 2016.

#### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisberenzungsflächen-Kataster (HBK) vom Juni 2013. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

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

Der HBK ist nicht grundeigentümerverbindlich; bei Bedarf müssen die Hindernisfreiheit resp. die Überflugrechte privatrechtlich gesichert werden.

#### **Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

Mit den ökologischen Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll ein Beitrag im Sinne von Art. 18b des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) für die durch den Flugplatzbetrieb verursachten Belastungen auf den Naturhaushalt und die Landschaft geleistet werden.

Die Realisierung der Massnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden. Als Grundlage haben die Fachstellen des Bundes eine Vollzugshilfe zur Biodiversität und zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen erarbeitet (BAFU/BAZL April 2019).

Die konkreten Massnahmen zum ökologischen Ausgleich wurden im Umnutzungsverfahren festgelegt. Massgebend sind der Plan «ökologische Ausgleichsflächen» vom 17. Dezember 2009 sowie die Auflagen im Entscheid zur Umnutzung.

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

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

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

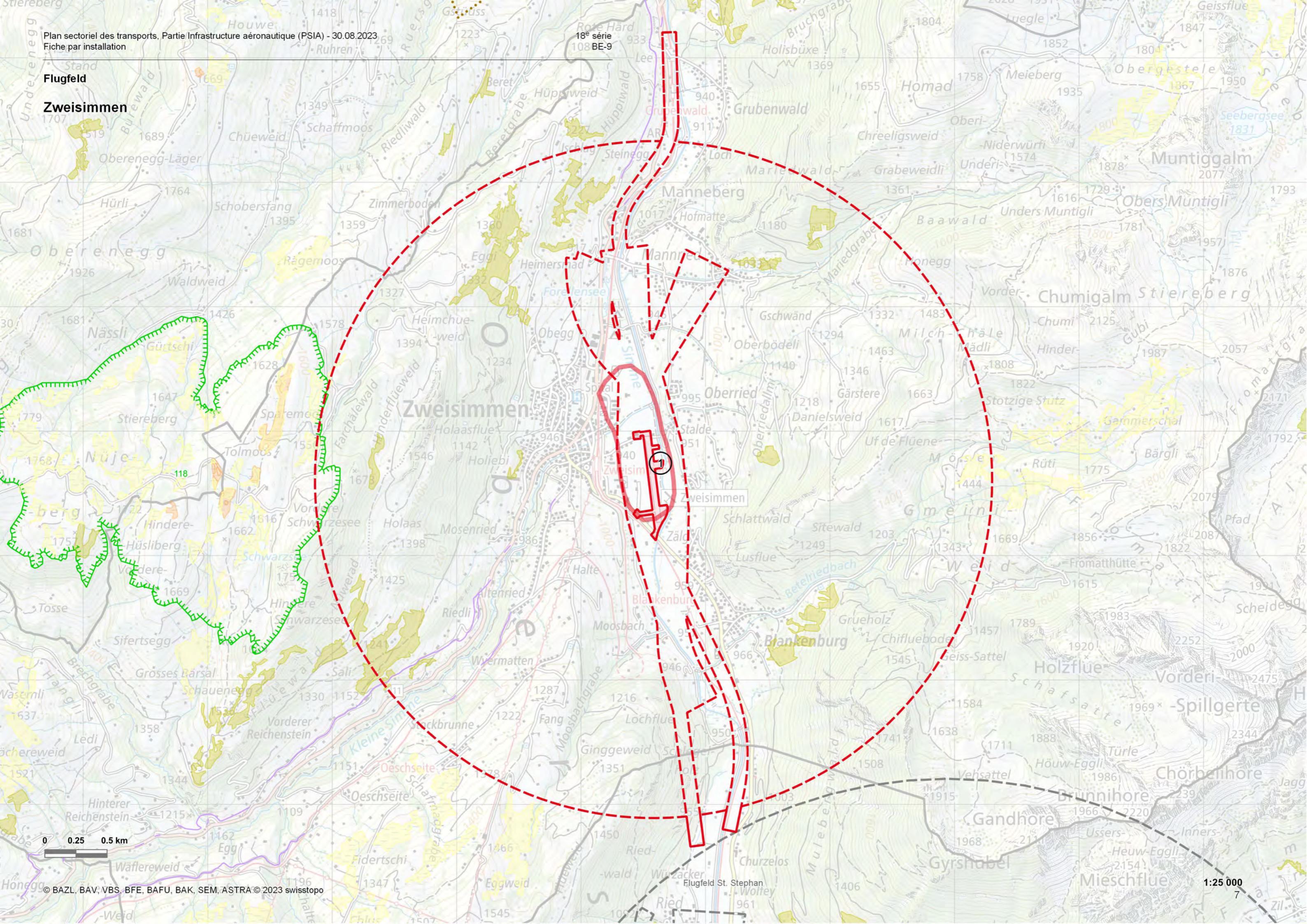
Moorlandschaft 118 Sparenmoos/Neuenberg



Flugfeld

## Zweisimmen

1707





Anlage: **Pfaffnau** LU-3  
Anlagetyp: Heliport

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Luzern
- Perimetergemeinde: Pfaffnau
- Gemeinde mit Hindernisbegrenzung: Brittnau, Murgenthal, Pfaffnau, Reiden, Vordemwald
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Pfaffnau
  
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 772 Bewegungen (2018-21)
  - max. 10 Jahre: 798 (2021)
  - Potenzial SIL: 2500 Bewegungen

### Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Privater Heliport, seit 1986 in Betrieb. Das Flugfeld dient den verschiedenen Sparten des gewerbsmässigen und nicht-gewerbsmässigen Helikopterverkehrs.

### Stand der Koordination:

Die *Funktion* des Flugfelds stützt sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL und ist auf die Ziele des kantonalen Richtplans abgestützt.

Der Heliport dient primär Arbeits- und Werkflügen, der fliegerischen Ausbildung (Aus- und Weiterbildungsflüge) sowie Flügen der Leicht- und Sportaviatik. Rettungs- und Einsatzflüge haben jederzeit Priorität.

Die *Entwicklung* des Heliports hinsichtlich der Verkehrsleistung wurde bis anhin durch ein Jahreskontingent von 800 Flugbewegungen beschränkt. Neu wird die betriebliche Entwicklung über das Gebiet mit Lärmelastung begrenzt. Dies bedingt eine Änderung des Betriebsreglements.

### Verweis:

SIL-Konzeptteil 26.02.2020,  
Kap. 4.4 Heliports

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 20.04.1999
- Betriebsreglement vom 21.12.2012
- Entwurf Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 19.06.2019
- Koordinationsprotokoll vom September 2022

<p><i>Perimeter, Infrastruktur und Betrieb</i> des Heliports sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzz Zielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Es sind keine wesentlichen Änderungen an der Infrastruktur vorgesehen. Betreffend den Betrieb des Heliports sind die Betriebszeiten zu definieren. Sie haben sich an der bisherigen Praxis zu orientieren. Im Weiteren sind die An- und Abflugrouten, gestützt auf den Entwurf des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK), neu festzulegen (vgl. Koordinationsprotokoll). Dies bedingt eine Änderung des Betriebsreglements.</p>	
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b> Der Heliport Pfaffnau ist ein privates Flugfeld. Er dient vorrangig Arbeits- und Werkflügen, Aus- und Weiterbildungsflügen sowie Flügen der Leicht- und Sportaviatik. Rettungs- und Einsatzflüge haben jederzeit Priorität.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Die An- und Abflugrouten sind neu festzulegen und die Betriebszeiten sind (im bisher praktizierten Rahmen) zu definieren. Der Flugbetrieb wird über das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt. Das Betriebsreglement ist dazu anzupassen.</p> <p>Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrseitig nicht genutzte Flächen auf dem Heliport sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<p><b>F Z V</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li><li>•</li></ul>

E R L Ä U T E R U N G E N	ZUSTÄNDIGE STELLE
<p><b>Zweckbestimmung:</b> Die Zweckbestimmung des Heliports Pfaffnau ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und den Festlegungen zu den Heliports im Konzeptteil SIL.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Die An- und Abflugrouten wurden bei der Erarbeitung des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) gemäss Entwurf vom 19.06.2019 erstmals präzise definiert. Die neuen Routen sind im Betriebsreglement festzulegen. Im Weiteren enthalten weder das geltende Betriebsreglement vom 21.12.2012 noch die Betriebsbewilligung vom 20.04.1999 Betriebszeiten des Heliports. Diese sind im Betriebsreglement zu definieren. Das geltende Betriebsreglement enthält ein Jahreskontingent von 800 Flugbewegungen (FB)/Jahr, welches in der Betriebsbewilligung vom 20.04.1999 festgelegt wurde. Die Flugplatzhalterin will das starre Jahreskontingent von 800 FB aufheben und die Verkehrsleistung neu über (mit 2970 FB gerechneten) Fluglärmkurven (Gebiet mit Lärmbelastung) begrenzen. Dies weil zum Zeitpunkt der Festlegung des Jahreskontingents noch deutlich lautere Helikopter als heute zum Einsatz kamen. Im Weiteren stellt die Flugplatzhalterin eine gestiegerte Nachfrage nach Flügen, insbesondere im Bereich Schulung, fest und möchte diese (ohne auf Aussenlandeplätze ausweichen zu müssen) ab dem Heliport Pfaffnau abdecken. Schliesslich strebt die Flugplatzhalterin eine Entwicklungsreserve bei der Verkehrsleistung und dadurch mehr Flexibilität bei der Nutzung des Heliports an. Die Aufhebung des Jahreskontingents geht mit keinen wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmkurve einher. Auch sollen Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen gemäss SIL-Konzeptteil primär auf den bestehenden Flugplätzen abgedeckt werden. Schliesslich ist der Heliport raumplanerisch günstig am Rande einer Gewerbezone gelegen. Das Jahreskontingent von 800 FB wird aus diesen Gründen aufgehoben und der Flugbetrieb neu über das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt. Zum Schutz der Bevölkerung und im Sinne des Vorsorgeprinzips werden dem «Gebiet mit Lärmbelastung» lediglich 2500 FB / Jahr zugrunde gelegt. Die neuen An- und Abflugrouten, die Festlegung der Betriebszeiten sowie die Aufhebung des Jahreskontingents erfordern eine Änderung des Betriebsreglements. Da die Schwelle von 1000 FB / Jahr überschritten wird, geht das Verfahren zur Änderung des Betriebsreglements mit einem Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP) einher.</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die FATO (final approach and take-off area), der Helikopter-Standplatz (TLOF) mit den Sicherheitsabständen, die Betankungsanlage, der vom Heliport genutzte Teil des Gewerbebaus mit dem Hangar, dem Büro und den Nebenräumen sowie die Auto-parkplätze mit der Zufahrt. Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Pfaffnau. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.</p>	<p><b>Zuständiges Bundesamt:</b> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><b>Flugplatzhalterin:</b> Heli Gotthard AG, Breiteli 21, 6472 Erstfeld</p>

### **Lärmbelastung:**

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

Die Fluglärmberechnung erfolgte nach dem Stand der Technik (vgl. Leitfaden Fluglärm BAFU / BAZL / VBS 2021) und beruht auf der Annahme von 2500 Flugbewegungen. Im Weiteren berücksichtigt die Lärmberechnung die aktuelle Zusammensetzung der Flotte, die neuen An- und Abflugrouten und das Terrain. Für die Beurteilung der Lärmbelastung durch Heliports ist bis zu rund 2000 Helikopterflugbewegungen pro Jahr in der Regel der Belastungsgrenzwert  $T_{max}$  (gemittelter maximaler Schallpegel) massgebend. Bei höheren Bewegungszahlen kommt sukzessive der von der Bewegungsanzahl abhängige Belastungsgrenzwert  $L_{r_k}$  (energieäquivalenter Dauerschallpegel) zum Tragen.

Dargestellt ist der gemittelte maximale Schallpegel ( $T_{max}$ ) zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 75 resp. 55 dB(A)) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Bei vier benachbarten Gebäuden in der Gewerbezone liegen Überschreitungen der PW vor. Diese Gebäude weisen jedoch keine lärmempfindlichen Wohn- oder Betriebsräume auf. Auf der dem Heliport benachbarten Parzelle 763 sieht die Flora Suisse AG eine bauliche Erweiterung vor. Allfällige lärmempfindliche Räume im Erweiterungsbau sind zur Einhaltung der Belastungsgrenzwerte ausserhalb der relevanten Lärmkurven (PW der ES IV) vorzusehen.

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

### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Entwurf des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) vom 19.06.2019. Dieser Entwurf beruht auf den neuen An- und Abflugrouten.

Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung. Der HBK ist nicht grundeigentümerverbindlich. Bei Bedarf müssen Überflugrechte und Hindernisfreiheit privatrechtlich gesichert werden.

Auf der dem Heliport benachbarten Parzelle 763 sieht die Flora Suisse AG eine bauliche Erweiterung vor. Um hindernisfreie An- und Abflugrouten zu gewährleisten, soll die Gesamthöhe des Erweiterungsbaus die Höhe der FATO (final approach and take-off area) des Heliports nicht überschreiten.

**Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

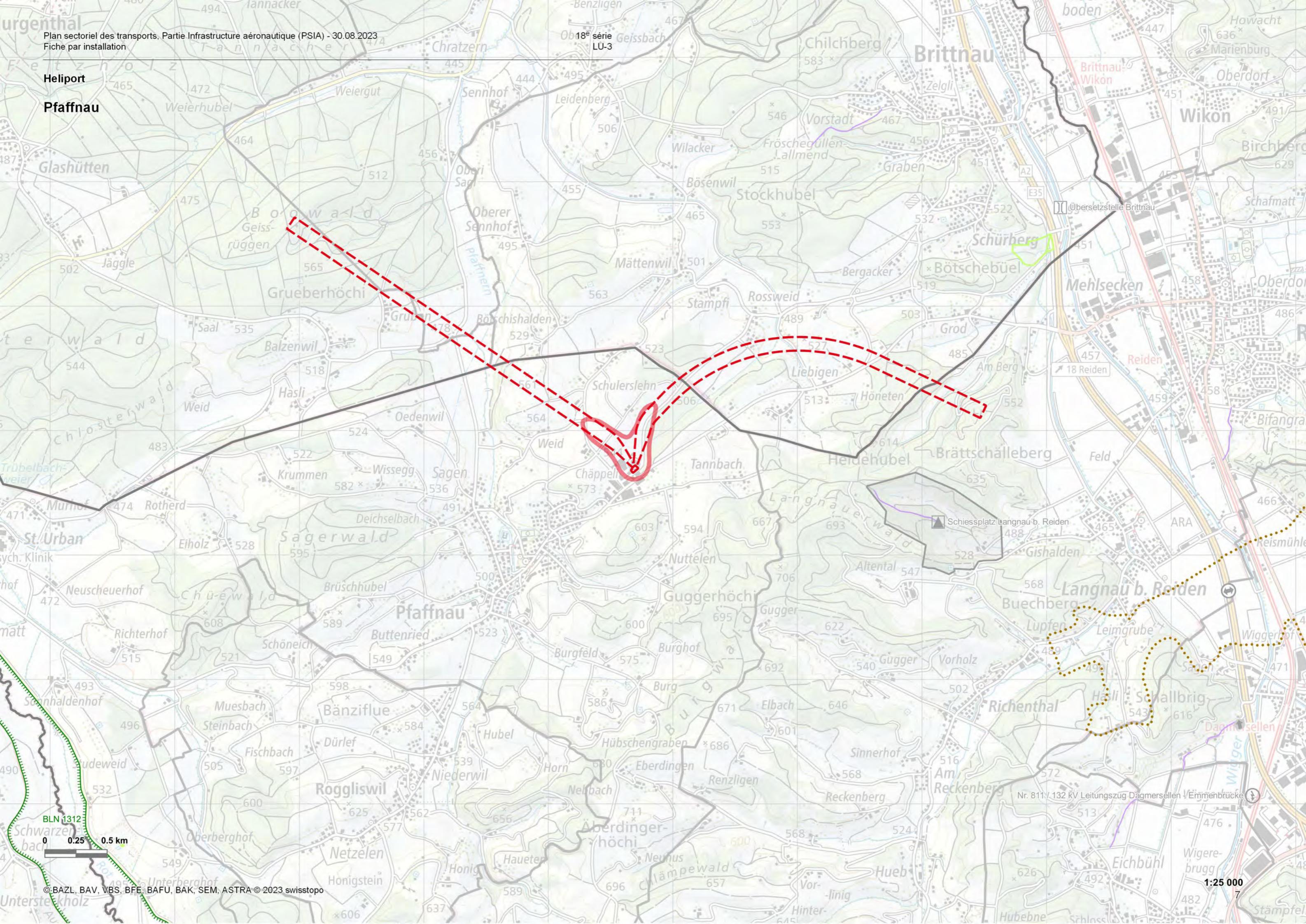
Die westliche An- und Abflugroute tangiert eine Landschaftsschutzzzone gemäss kantonalem Richtplan Aargau; die östliche Route einen Vernetzungskorridor für Wildtiere sowie ein Aargauer Naturschutzgebiet von kantonaler Bedeutung (Scharleitenweiher, -wiese). Es liegen keine Konflikte zwischen Flugbetrieb und diesen Schutzgebieten vor.

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1<sup>ter</sup> NHG und projektunabhängigen Massnahmen des ökologischen Ausgleichs im Sinne von Art. 18b NHG und von Sachziel 13.G des Landschaftskonzepts Schweiz 2020 zu unterscheiden.

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens (Plangenehmigung, Genehmigung Betriebsreglement) aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BAFU April 2019).







Anlage: **Bad Ragaz**  
Anlagetyp: Flugfeld

**SG-3**

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

### **Generelle Informationen und technische Daten:**

- Standortkanton: St.Gallen
- Perimetergemeinde: Bad Ragaz
- Gemeinde mit Hindernisbegrenzung: Bad Ragaz, Fläsch, Maienfeld, Mels, Pfäfers, Vilters-Wangs
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Bad Ragaz, Vilters-Wangs
  
- Verkehrsleistung: - Ø 4 Jahre: 10 220 Bewegungen (2018–21)  
- max. 10 Jahre: 12 897 (2013)  
- Prognose SIL: 15 000 Bewegungen

### **Zweck der Anlage, Funktion im Netz:**

Privates Flugfeld, seit 1958 in Betrieb, dient der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor- und Segelflugsport.

### **Stand der Koordination:**

Die *Funktion* des Flugfelds stützt sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL und ist auf die Ziele des kantonalen Richtplans abgestützt.

Das Flugfeld dient vorrangig der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie der Leicht- und Sportaviatik mit Flächenflugzeugen (Motor- und Segelflug) und ferner mit Helikoptern. Im Weiteren dient es Arbeits- und Werkflügen sowie Geschäfts- und Tourismusreiseflügen. Das Flugfeld soll im Wesentlichen im bisherigen Rahmen weiterbetrieben werden.

Die *Entwicklung* des Flugfelds wird hinsichtlich der Verkehrsleistung durch das Gebiet mit Lärmelastung begrenzt. Nebst der Betriebsbewilligung und dem öffentlich-rechtlichen Betriebsreglement besteht eine 1980 abgeschlossene privatrechtliche Vereinbarung zwischen der Gemeinde Bad Ragaz und der Flugplatzhalterin Docair AG. Diese begrenzt u.a. die Verkehrsleistung auf 15 000 Flugbewegungen / Jahr (davon mindestens 10 % für den Segelflugbetrieb) und schliesst eine Helikopterbasis auf dem Flugfeld aus.

### **Verweis:**

SIL-Konzeptteil 26.02.2020,  
Kap. 4.3 Flugfelder

### **Grundlagendokumente:**

- Betriebsbewilligung vom 01.07.1994
- Betriebsreglement vom 05.07.1994
- Lärmelastungskataster (LBK) vom Dezember 1993
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 08.10.2021
- Koordinationsprotokoll vom Februar 2022

*Perimeter, Infrastruktur und Betrieb* des Flugfelds sind weitgehend mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzz Zielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Betrieblich bestehen zwischen den An- und Abflugrouten des Flugfelds und den Windenergie-Planungen der Kantone St. Gallen und Graubünden teils Konflikte. Diese sind im Rahmen der weiteren Konkretisierung resp. Realisierung von Windparks zu lösen. Hierbei sind u.a. auch Anpassungen der An- und Abflugrouten denkbar.

Infrastrukturell sind eine neue, unbefestigte Abstellfläche für Flugzeuge, eine Ladestation für Elektroflugzeuge und einzelne Ersatzneubauten («Hangar Blum») vorgesehen. Um die geltenden Sicherheitsanforderungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) an die auf dem Flugfeld verkehrenden Flugzeuge zu erfüllen, ist eine Verbreiterung der Piste von 11 auf 18 m anzustreben.

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

### Zweckbestimmung:

Der Flugplatz Bad Ragaz ist ein privates Flugfeld. Er dient vorrangig der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie der Leicht- und Sportaviatik mit Flächenflugzeugen (Motor- und Segelflug) und ferner auch mit Helikoptern. Im Weiteren dient er Arbeits- und Werkflügen sowie Geschäfts- und Tourismusreiseflügen.

### Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Die Helikopter benutzen dieselben Flugrouten wie die Flächenflugzeuge.

Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich notwendigen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.

### Flugplatzperimeter:

Der Flugplatzperimeter (vgl. Anlagekarte) umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Er umfasst den Segelflug-Bereitstellungsraum [1], den Helikopterlandeplatz [2], die geplante Abstellfläche für Flugzeuge [3] sowie die für den Ersatzneubau «Hangar Blum» beanspruchte Fläche. Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.

Es ist eine Verbreiterung der Piste auf 18 m zur Erhöhung der Sicherheit vorgesehen.

### Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte) begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb. Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.

### Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung (vgl. Anlagekarte) zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind.

## F Z V

•

•

•

•

•

•

•

	<b>F</b>	<b>Z</b>	<b>V</b>
<p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>  Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugfeld sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.  Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	• •		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung:</b>  Die Zweckbestimmung des Flugfelds Bad Ragaz ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und den Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil SIL.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>  Bis anhin haben die Helikopter teils eine Flugroute quer zur Piste Richtung Norden benutzt. Die Benutzung dieser Flugroute ist nicht mit der Einhaltung des Gebiets mit Lärmbelastung vereinbar. Künftig soll darum auf die Benutzung dieser Flugroute verzichtet werden.  Die Betriebsbewilligung enthält Vorgaben zum Flugbetrieb, die in das Betriebsreglement gehören. Die Betriebsbewilligung sowie das Betriebsreglement sind im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens formal anzupassen.  Die An- und Abflugrouten stehen teilweise mit dem potentiellen St. Galler Windenergiegebiet «Rheinau» in Konflikt. Der Konflikt ist bei einer allfälligen Festsetzung des Windenergiegebiets im kantonalen Richtplan zu lösen (Anpassung Flugrouten etc.). Im Weiteren stehen die An- und Abflugrouten resp. der Anflugsektor Ost mit dem potenziellen Bündner Windenergiegebiet Rheintal Maienfeld – Malans in Konflikt. Falls in diesem Windenergiegebiet Mastenstandorte geplant werden, hat der Kanton in Absprache mit dem BAZL und ggf. mit dem BFE die Rahmenbedingungen zu definieren, so dass ein aus energetischer Sicht sinnvoller Windpark entwickelt werden kann.</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b>  Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den bestehenden und geplanten Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die Piste mit den Sicherheitsabständen und Rollwegen, der Hangar der Docair AG mit Vorfeld, das C-Büro mit Restaurant und Tankstelle, der Hangar Blum sowie das Projekt für dessen Ersatz mit Rückversetzung von der Piste, Parkplätze, diverse Container sowie der Segelflug-Bereitstellungsraum.  Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Bad Ragaz. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.  Die Pistenverbreiterung betrifft teilweise Fruchtfolgeflächen (FFF). Die Kompen-sation derselben richtet sich nach den Vorgaben des Kantons St. Gallen.</p>		<p><b>ZUSTÄNDIGE STELLE</b>  <i>Zuständiges Bundesamt:</i>  Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i>  Docair AG,  Belmontstrasse 1  7000 Chur</p>	

### **Lärmbelastung:**

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

Die aktuelle Fluglärmelastung wurde vom BAZL im Auftrag der Docair AG mit dem Lärmelastungskataster (LBK) vom Dezember 1993 verglichen. Die Analyse ergab, dass die aktuelle Belastung (Flottenmix und Bewegungszahlen von 2016), hochgerechnet auf ein Verkehrsvolumen von 15 000 Flugbewegungen (gemäss der privatrechtlichen Vereinbarung zwischen Gemeinde Bad Ragaz und der Docair AG), mit der im LBK ausgewiesenen Lärmelastung vergleichbar ist. Folglich kann der LBK auch für den heutigen Betrieb als repräsentativ betrachtet werden.

Die Lärmkurven aus dem LBK sind im Gebiet mit Lärmelastung dargestellt. Die Belastungsgrenzwerte (IGW, PW) können eingehalten werden und es liegen keine Überschreitungen vor. Zwischen dem Gebiet mit Lärmelastung und der angestrebten Siedlungsentwicklung bestehen keine Konflikte.

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

### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 08.10.2021.

Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

### **Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

Der Flugplatz liegt in einem überregional bedeutsamen Wildtierkorridor, dessen Funktionalität sichergestellt werden muss. Da der Flugplatz nicht umzäunt ist und die Tiere den Korridor primär nachts benutzen, bestehen zwischen dem Flugbetrieb und der Wildtierpassage kaum Konflikte.

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1<sup>ter</sup> NHG und projektunabhängigen Massnahmen des ökologischen Ausgleichs im Sinne von Art. 18b NHG und von Sachziel 13.G des Landschaftskonzepts Schweiz 2020 zu unterscheiden.

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will.

Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BAFU April 2019).

Flugfeld

**Bad Ragaz**

Wangs

Vilters

Gde. Vilters-Wangs

Bad Ragaz

Maienfeld

0 0.25 0.5 km

1:25 000



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

Tipo di impianto: Eliporto

## S I T U A Z I O N E

### Informazioni generali e dati tecnici:

- Cantone d'ubicazione: Grigioni
- Comune del perimetro San Vittore dell'impianto:
  - 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: 1920 movimenti (2018–21)
  - max. 10 anni: 2030 (2021)
- volo motore vela:
  - Potenziale PSIA: 2500 movimenti/annui
  - Potenziale PSIA: 300 movimenti/annui

### Scopo dell'impianto/funzione nella rete:

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

L'eliporto è utilizzato soprattutto per lavoro aereo.

Per lungo tempo sul sito dell'ex aerodromo militare è stato organizzato, ogni anno, un campo di volo a vela.

### Stato della coordinazione:

La funzione e lo sviluppo dell'eliporto rispettano i requisiti della parte concettuale del PSIA e sono 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 coordinamento gennaio 2018). 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.

### Rinvii:

Parte concettuale 26.02.2020,  
cap. 4.4 Eliporti

### Documenti di base:

- Autorizzazione d'esercizio del 30.03.1978
- Regolamento d'esercizio del 15.06.2007
- Calcolo del rumore del 27.10.2017
- Catasto dei rumori (ancora da creare)
- Catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli, progetto del 16.10.2017 (ancora da approvare)
- Verbale di coordinamento gennaio 2018 e complemento del verbale di coordinamento 15.08.2022

<p>L'area esposta al rumore limita le possibilità di creazione di un eventuale Distretto lavorativo d'importanza cantonale.</p> <p>Le rotte di avvicinamento e di partenza degli elicotteri 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) è stato determinato su questa base (cfr. protocollo di coordinamento gennaio 2018).</p> <p>La scheda di coordinamento adottata il 26 febbraio 2020 per questo impianto deve oggi essere modificata per consentire lo svolgimento di un campo di volo a vela della durata di circa due settimane l'anno, in primavera.</p> <p>Viene inclusa nel perimetro dell'eliporto l'area dell'ex aerodromo militare necessaria alle operazioni di volo a vela. L'impiego di tale area per l'aviazione è possibile fintanto che risulti coordinato con la destinazione d'uso del terreno e che sussista il consenso del DDPS, proprietario della maggior parte del terreno (cfr. complemento del verbale di coordinamento del 15.08.2022).</p> <p>L'inquinamento acustico prodotto dai voli di traino è trascurabile rispetto a quello prodotto dagli elicotteri.</p> <p>I circuiti utilizzati e tutte le informazioni rilevanti in merito alle operazioni di volo a vela devono essere indicati in un allegato al regolamento di esercizio dell'eliporto. Essi non hanno influenza sul CLSO.</p>	<b>D E C I S I O N I</b>	<b>D</b>	<b>R</b>	<b>I</b>
<p><b>Funzione dell'impianto:</b> 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>Un campo di volo a vela può essere organizzato per una durata massima di circa due settimane consecutive l'anno.</p> <p><b>Condizioni quadro d'esercizio:</b> Le nuove rotte di avvicinamento e di decollo degli elicotteri e degli aerei di traino, come pure gli orari di esercizio, vanno introdotti nel regolamento d'esercizio.</p> <p>Al fine di ridurre l'inquinamento ambientale, a titolo preventivo l'esercente adotta i provvedimenti possibili sul piano operativo e garantisce il rispetto delle prescrizioni.</p>		•	•	•

	D	R	I
<b>Perimetro dell'aerodromo:</b> <p>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 [1]). Il Cantone e i Comuni ne tengono conto nei propri piani direttori e di utilizzazione.</p> <p>L'area destinata al volo a vela (cfr. rappresentazione grafica [2]) può essere utilizzata esclusivamente a tal fine. Su di essa non è autorizzata l'installazione di infrastrutture permanenti.</p>	•	•	
<b>Esposizione al rumore:</b> <p>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 sonoro (OIF) sono determinate nel quadro della procedura di modifica del regolamento d'esercizio e vanno indicate nel catasto dei rumori.</p>	•	•	•
<b>Limitazione degli ostacoli:</b> <p>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>	•		•
<b>Protezione della natura e del paesaggio:</b> <p>Le superfici dell'aerodromo non utilizzate per scopi aviatori sono da riqualificare come superfici di rivalutazione ecologica nel rispetto delle esigenze aeronautiche (norme di sicurezza, esigenze di ampliamento).</p> <p>Le misure concrete di riqualificazione devono essere illustrate in un apposito concetto di compensazione ecologica, da elaborare nell'ambito del prossimo progetto per il quale viene presentata una domanda di approvazione dei piani. Vanno tenuti in considerazione gli interessi connessi all'utilizzazione agricola.</p>	•	•	
<b>S P I E G A Z I O N I</b> <b>Scopo dell'impianto, funzione nella rete:</b> <p>Lo scopo dell'eliporto di San Vittore è determinato dall'uso esistente e dalle disposizioni per gli eliporti nella parte concettuale PSIA cap. 4.4.</p> <p>Si ammette lo svolgimento di un campo di volo a vela della durata di circa due settimane consecutive l'anno, in primavera.</p> <b>Condizioni quadro d'esercizio:</b> <p>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. Gli orari di esercizio e le nuove rotte degli elicotteri e degli aerei di traino devono essere specificati nel regolamento d'esercizio, che va quindi adattato di conseguenza.</p>		<b>ENTI COMPETENTI</b> <i>Ufficio federale</i> <i>competente:</i> Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), 3003 Berna  <i>Esercente:</i> Heli Rezia SA 6534 San Vittore	

#### **Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura:**

Il perimetro dell'aerodromo include, per le attività legate all'utilizzo di elicotteri, la nuova FATO (final approach and take-off area) con distanze di sicurezza, nonché le aree per i progetti di costruzione pianificati. Il perimetro include anche una superficie, comprendente buona parte dell'ex aerodromo militare, destinata unicamente allo svolgimento delle operazioni legate a un campo di volo a vela. Su di essa si esclude l'installazione di infrastrutture fisse. Sono ammesse installazioni temporanee per la durata del campo. Tale area può essere utilizzata per l'aviazione civile finché permanga il coordinamento con la destinazione d'uso del terreno e non venga meno il consenso del DDPS (proprietario della maggior parte del terreno).

Il perimetro dell'aerodromo si sovrappone all'utilizzazione secondo i piani delle zone del Comune di San Vittore e va, pertanto, introdotto come indicazione in questi ultimi.

#### **Area con esposizione al rumore:**

Il calcolo delle curve del rumore è stato effettuato, conformemente allo stato attuale della tecnica, per 2500 movimenti di elicotteri all'anno. Il calcolo rispetta l'attuale composizione della flotta, le traiettorie di volo e il terreno. Si basa inoltre su una distribuzione dei movimenti di volo del 50 % in entrambe le direzioni. Il carico aggiuntivo causato da circa 300 movimenti di voli di traino per un periodo di circa due settimane l'anno non ha effetti significativi sul calcolo effettuato.

Viene rappresentato l'inviluppo della curva del livello di rumore massimo medio ( $L_{max}$ ) e del livello sonoro continuo equivalente in energia ( $L_{rE}$ ) 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). Non vi sono conflitti tra la zona esposta al rumore e l'insediamento auspicato.

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 della procedura di modifica del regolamento d'esercizio 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.

#### **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, tali misure devono interessare una superficie del 12 % dell'area delimitata dal perimetro dell'aeroporto. Nel caso di specie, non va presa in considerazione l'area destinata unicamente al volo a vela. Se è ritenuto utile o se impossibile fare diversamente, possono essere attuate misure di compensazione ecologica nelle immediate vicinanze dell'eliporto. Le autorità federali hanno elaborato lo strumento ausiliario seguente: Biodiversità e compensazione ecologica negli aerodromi. Aiuto all'esecuzione. (Ufficio federale dell'ambiente e Ufficio federale dell'aviazione civile, Berna, 2019).

Le misure compensative devono essere attuate principalmente su base volontaria, ma possono essere richieste, con carattere vincolante, nel quadro di una procedura di approvazione. Nell'ambito della prossima domanda di approvazione dei piani, l'esercente deve presentare un concetto in cui, d'intesa con il Comune e con i competenti servizi cantonali e federali, indica attraverso quali misure e con che mezzi 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<sup>ter</sup> LPN).

Indicazioni relative alle zone protette contrassegnate da numeri nella rappresentazione grafica, interessate dalle misure di cui alle «Decisioni» della scheda PSIA:

Zona goleale 157 Isola  
Zona goleale 158 Ai Fornas



Eliporto

## San Vittore

Page 10

• 100 •

claro

卷之三

Cassero

10

100

245

M

Figure 10. A zoomed-in view of the boundary between the two clusters.

242

• 10 •

E3F

1960-61

10 of 10

— 1 —

• 1

45 Bellinzona-Nord

ISSUE 1

-28-

287

bisio

Bellinzona No

10 of 10

10 of 10

0 0.25 0.5 km

卷之三

*Dalo*

卷之三

1:25 000



Installation : **Leysin**

**VD-7**

Type d'installation : Héliport

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

### Informations générales et données techniques :

- Canton : Vaud
- Commune de site : Leysin
- Communes avec limitation d'obstacles : Aigle, Leysin, Ollon, Ormont-Dessous
- Communes avec exposition au bruit : Aigle, Leysin, Ormont-Dessous
- Prestations de trafic :
  - moyenne 4 ans : 400 (2018-2021)
  - max. 10 ans : 615 (2021)
  - base de référence CB : 1600 (2012)
  - potentiel PSIA : 1600 mouvements

### Rôle et fonction de l'installation :

Héliport privé exploité par Héli-Chablais depuis 1998.

L'héliport est utilisé pour des vols commerciaux et non-commerciaux (vols d'instruction, vols taxi, vols de plaisance, largage de parachutistes, transport de matériel et sauvetage).

### Etat de la coordination :

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

*L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Le protocole de coordination de juillet 2022 couvre l'ensemble de ces domaines.*

Le périmètre d'aérodrome ne touche pas des surfaces d'assèlement agricoles selon le plan sectoriel du Canton de Vaud (état 2022).

*Procédures en cours:* aucun projet ou procédure ne sont actuellement prévus.

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

### Renvois :

Partie conceptuelle, chapitre 4.4 Héliports

### Documents de base :

- autorisation d'exploitation du 22 avril 1998
- règlement d'exploitation du 22 avril 1998
- cadastre d'exposition au bruit d'avril 2012
- cadastre de limitation d'obstacles du 1<sup>er</sup> avril 2015
- protocole de coordination de juillet 2022

INDICATIONS CONTRAIGNANTES	CR	CC	IP
<b>Fonction de l'installation :</b> Héliport privé destiné au trafic commercial et non-commercial (vols d'instruction, vols taxi, vols de plaisance, largage de parachutistes, transport de matériel et sauvetage).	•		
<b>Conditions générales de l'exploitation :</b> 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.	•		
<b>Périmètre d'aérodrome :</b> Le périmètre d'aérodrome fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique (voir la carte de l'installation). Le canton et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	•		
<b>Exposition au bruit :</b> Le territoire exposé au bruit détermine la marge de développement maximal du trafic aérien (voir la carte de l'installation). Le canton et les communes concernés en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	•		
<b>Aire de limitation d'obstacles :</b> L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation).	•		
<b>Protection de la nature et du paysage :</b> Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.  L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture, en particulier les prescriptions du plan sectoriel des surfaces d'assoulement (SDA), doivent être pris en compte.  A cet effet, un concept de compensation écologique devra être établi par l'exploitant dans le cadre du prochain projet qui fera l'objet d'une demande d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation.	• • • • •		

E X P L I C A T I O N S	INSTANCES RESPONSABLES
<b>Fonction de l'installation, exploitation :</b>	<i>Office fédéral compétent :</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne
L'héliport est utilisé pour des vols commerciaux et non-commerciaux (vols d'instruction, vols taxi, vols de plaisance, largage de parachutistes, transport de matériel et sauvetage).	<i>Exploitant d'aérodrome :</i> Héli-Chablais SA Héliport 1854 Leysin
<b>Périmètre d'aérodrome, infrastructure :</b>	
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. L'installation comprend un bâtiment d'exploitation (hangar, bureaux, ateliers, etc.), une installation de stockage de carburant et une FATO ( <i>Final Approach and Take-Off area</i> ). En outre, le périmètre d'aérodrome 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 concernés tiennent compte de ce périmètre d'aérodrome dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	
<b>Exposition au bruit :</b>	
Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Celui-ci se base sur le cadastre d'exposition au bruit d'avril 2012. La flotte actuelle est plus silencieuse par rapport à celle qui a été utilisée dans le cadastre de bruit de 2012.	
La courbe représentée est la courbe de bruit enveloppante du niveau sonore maximal moyen ( $T_{max}$ ) et du niveau d'évaluation ( $L_{rk}$ ) – basé sur le niveau de bruit moyen $L_{eq}$ – à la valeur de planification du degré de sensibilité II (VP DS II, 75 resp. 55 dB(A)) selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Cette courbe est représentative des autres courbes de bruit (VP pour les DS III et IV, valeur limite d'immission et valeur d'alarme pour les DS II à IV).	
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.	
<b>Limitation d'obstacles :</b>	
L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 1 <sup>er</sup> avril 2015. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal. Le canton et les communes concernés tiennent compte de ces surfaces dans leurs instruments d'aménagement du territoire.	
<b>Protection de la nature et du paysage, environnement :</b>	
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).

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.

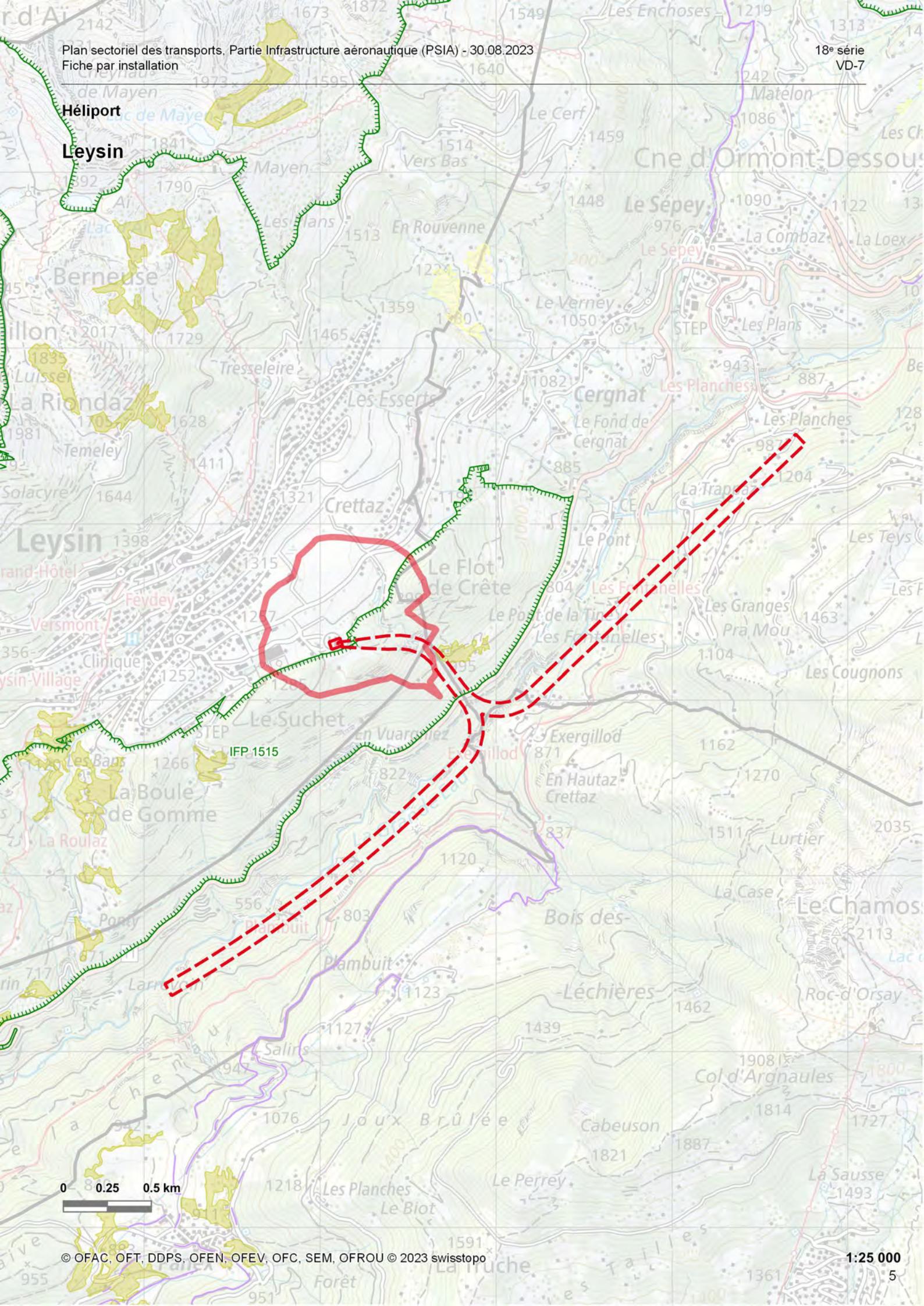
Il n'y a pas de conflit identifié avec l'objet n° 196 de l'Inventaire cantonal des monuments naturels et des sites (IMNS) de même qu'avec l'objet n° 1515 de l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (IFP).

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

IFP : 1515 Tour d'Aï – Dent de Corjon

**Equipement:**

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





## Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA	Festsetzung Coordination régée Data acquisito	Zwischenergebnis Coordination en cours Risultato intermedio	Vororientierung Information préalable Informazione preliminare	Inhalte anderer Sachpläne Contenus d'autres plans sectoriels Contenuti degli altri piani settoriali	Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale
Flugplatzperimeter Perimètre d'aérodrome Perimetro dell'aerodromo					BLN-Objekt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) Objet IFP (Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels) Oggetto IFP (Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali)
Gebiet mit Hindernisbegrenzung Aire de limitation d'obstacles Aera con limitazione degli ostacoli					Moorlandschaft Site marécageux Zona palustre
Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II) Territoire exposé au bruit (VP DS II) Aera con esposizione al rumore (VP GS II)					Flachmoor Bas-marais Palude
Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo	1				Hoch- und Übergangsmoor Haut-marais et marais de transition Torbiera alta e torbiera di transizione
Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti					Trockenwiesen und -weiden Prairies et pâturages secs Prati e pascoli secchi
Landesgrenze Frontière nationale Confine nazionale					Auengebiet Zone alluviale Zona golenale
Kantongrenze Limite de canton Confine cantonale					Wasser- und Zugvogelreservat Réserve d'oiseaux d'eau et de migration Riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori
Gemeindegrenze Limite de commune Confine comunale					Jagdbanngebiet District franc Bandita
					Wildtierkorridor überregional Corridor faunistique supraregional Corridoio faunistico sovaregionale
					Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte Site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants Sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi e mobili
					ISOS-Objekt (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) Objet ISOS (Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse) Oggetto IAMP (Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)
					Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung (mit Substanz bzw. viel Substanz) Voie de communication historique d'importance nationale (avec substance, resp. beaucoup de substance) Via di comunicazione storiche d'importanza nazionale (con sostanza, risp. con molta sostanza)

\* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017;  
Planerische Massnahmen für Anlagen gemäss Programmteil 2017 werden ab 2019 serienweise aktualisiert. Wo dies noch nicht der Fall ist, sind die Objektblätter SPM 2001 bzw. Sachplan Waffen- und Schiessplätze 1998 weiterhin gültig.  
\* Installations approuvées dans la Partie programme du PSM du 08.12.2017; mesures planifiées pour installations selon la Partie programme 2017 sont mises à jour par séries à partir de 2019. Lorsque ce n'est pas encore le cas, les fiches de coordination du PSM 2001 et du PS des places d'armes et de tir 1998 continuent de faire foi.  
\* Installazioni approvate nella Parte programmatica del PSM del 08.12.2017; misure di pianificazione delle installazioni secondo la Parte programmatica 2017 saranno aggiornate in serie a partire dal 2019. Dove non è ancora il caso, i schede di coordinamento PSM 2001, risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998 restano valevoli.



## 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.

### Indications contraignantes

- Coordination réglée CR
- Coordination en cours CC
- Information préalable IP

**Coordination réglée** 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 :

**CR**

- 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**

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 :

**CC**

- 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**

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 :

**IP**

- 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.

## **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 conceptuelle du plan, laquelle a été entièrement révisée par décision du 26 février 2020.

Depuis la première adoption de la partie conceptuelle, les fiches d'objet contenant les exigences spécifiques pour chaque aérodrome ont été élaborées progressivement. 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 64 installations, soit 3 aéroports nationaux, 10 aérodromes régionaux, 2 aérodromes militaires avec utilisation civile, 39 champs d'aviation et 10 héliports.

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

La présente 18<sup>ème</sup> série de fiches contient la modification des fiches par objet des trois champs d'aviation de l'Oberland bernois que sont Saanen (BE), St-Stephan (BE) et Zweisimmen (BE) ainsi que la modification de la fiche par objet de l'héliport de San Vittore (GR). La série contient également les nouvelles fiches par objet des aérodromes de **Pfaffnau** (héliport, LU), **Bad Ragaz** (SG) et **Leysin** (héliport, VD).

Les aérodromes de l'ouest de l'Oberland bernois, Saanen (BE), St-Stephan (BE) et Zweisimmen (BE), fonctionnent comme un système d'aérodromes avec une répartition des tâches. La fiche par objet de l'aérodrome de St-Stephan (BE) de 2005 a été entièrement retravaillée en vue de son changement d'affectation en champ d'aviation civil. Les fiches par objet des aérodromes de **Saanen** (BE) de 2016 et de **Zweisimmen** (BE) de 2013 ont été légèrement adaptées. Pour Saanen, dans la partie « Fonction de l'installation », la limitation proportionnelle du trafic des hélicoptères a été supprimée et les vols de sauvetage sont explicitement mentionnés. Pour **Zweisimmen**, la partie « Fonction de l'installation » a été complétée explicitement avec la mention nouvelle des vols de transport avec hélicoptères. Cela doit également permettre le transport de personnes à des fins touristiques depuis l'aérodrome. L'adaptation de la fiche par objet de **San Vittore** (GR) de 2020 contient essentiellement un élargissement du périmètre d'aérodrome afin que le camp de vol à voile puisse se dérouler annuellement.

## 2 Déroulement de la planification et collaboration

Les fiches ont été remaniées conformément au protocole de coordination exigé par la partie à caractère conceptuelle du PSIA 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 Berne, Grisons, Lucerne, Saint-Gall et de Vaud, les communes concernées et les exploitants des installations (exploitants d'aérodrome). Pour l'adaptation des fiches d'objet de Saanen (BE) et de Zweisimmen (BE), il a été possible de renoncer à une coordination préalable.

En premier lieu, les offices fédéraux ont été consultés sur les projets de fiches par objet. La consultation des cantons et communes concernés a ensuite eu lieu de novembre 2022 à mars 2023. Les cantons ont vérifié que les fiches par objet concordaient avec les buts et principes de leurs planifications directrices et qu'elles étaient compatibles avec les plans directeurs en vigueur. En outre, une information et participation de la population a été menée de novembre 2022 à janvier 2023 sur les projets de fiches par objet selon l'art. 4 de la LAT.

Les propositions de la consultation et de l'information / participation de la population ainsi que la manière dont elles ont été prises en considération sont récapitulées ci-après.

Une deuxième consultation des offices a été organisée par la suite en avril / mai 2023. 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. Le résultat est également indiqué dans le tableau ci-dessous.

### 3 Prise en compte des propositions

#### 3.1 Objektblatt Saanen (Anpassung)

##### 3.1.1 Ämterkonsultation (Platzhalter)

Die konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

##### 3.1.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Bern (Regierungsrat)</b>		
1 Für den Kanton ist entscheidend, dass die drei Flugplätze Saanen, St. Stephan und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung funktionieren und regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen. Dies ist in der Zweckbestimmung weiterhin so festgehalten.	–	–
2 Die erweiterten Nutzungsmöglichkeiten für touristische und nicht touristische Flüge werden aus touristischer Sicht begrüßt.	–	–
3 Der Regierungsrat stimmt den vorgesehenen Anpassungen im Objektblatt zu. Sie sind mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.	–	–
4 Die Verlegung der Heli-Kopter-Infrastruktur auf die Nordseite des Flugplatzes wird ausdrücklich begrüßt. Damit können die Störungseffekte auf den Wald verringert werden (Amt für Wald und Naturgefahren).	–	–
<b>Einwohnergemeinde Saanen (Abteilung BRI, Raumplanung)</b>		
1 Die Gemeinde ist mit den vorgesehenen Anpassungen einverstanden.	–	–
2 Die Region ist darauf angewiesen, dass das aktuell vorhandene Betriebsaufkommen 2022 sowie eine moderate Entwicklung Platz haben.	–	Die betriebliche Entwicklung ist durch das bestehende «Gebiet mit Lärmbelastung» sowie die im Lärmbelastungskataster 2020 festgehaltenen «zulässigen Lärmmissionen» begrenzt.
3 Ergänzung «Stand der Koordination»: Das Gebiet südlich der Piste soll primär der Erholungsnutzung und der ökologischen Aufwertung sowie der Hangarierung zur Verfügung stehen.	Stand der Koordination (4. Abschnitt): <i>«...Das Gebiet südlich der Piste soll primär der Erholungsnutzung und der ökologischen Aufwertung sowie der Hangarierung zur Verfügung stehen.»</i>	Die Konzentration der aviatischen Nutzungen nördlich der Piste und die primäre Nutzung des Gebiets südlich der Piste für die Erholung und die ökologische Aufwertung bleibt ein langfristiges Ziel, das auch im Koordinationsprotokoll von 2004 festgehalten ist. Der Weiterbestand der Unterstände südlich der Piste ist durch die geltenden Festlegungen im Objektblatt aber nicht in Frage gestellt.

### 3.1.3 Mitwirkung der Bevölkerung

#### a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	Änderung im SIL <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	Bemerkungen <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
<b>Gstaad Airport AG</b>		
1 Ergänzung «Stand der Koordination»: Das Gebiet südlich der Piste soll primär der Erholungsnutzung und der ökologischen Aufwertung <u>sowie der Hangarierung</u> zur Verfügung stehen.	Stand der Koordination (4. Abschnitt): «...Das Gebiet südlich der Piste soll primär der Erholungsnutzung und der ökologischen Aufwertung <u>sowie der Hangarierung</u> zur Verfügung stehen.»	Die Konzentration der aviatischen Nutzungen nördlich der Piste und die primäre Nutzung des Gebiets südlich der Piste für die Erholung und die ökologische Aufwertung bleibt ein langfristiges Ziel, das auch im Koordinationsprotokoll von 2004 festgehalten ist. Der Weiterbestand der Unterstände südlich der Piste ist durch die geltenden Festlegungen im Objektblatt aber nicht in Frage gestellt.

#### b) Privatpersonen

Anträge <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	Änderung im SIL <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	Bemerkungen <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
<b>Privatpersonen</b>		
1 Motorflugbewegungen und Lärmbelastung haben in den vergangenen Jahren enorm zugenommen. Der touristische Flugverkehr ist keineswegs im Sinne der Normalverdienenden, sondern wird von der Bauwirtschaft und dem Immobilienhandel forciert. Auswüchse im Heliokopterverkehr sind festzustellen (Schneetransporte, Chaletbaustellen, Taxidienste für Personen). Die Zahl der Flugbewegungen muss unbedingt reduziert, eingehalten und überprüft werden. Leisere Flugzeuge sind einzusetzen, wie dies schon versprochen wurde.	–	Der Flugbetrieb ist durch die im Lärmbelastungskataster vom Februar 2020 festgehaltenen «zulässigen Lärmimmissionen» begrenzt. Diese Lärmimmissionen beruhen auf einer Fluglärmberechnung mit jährlich 6560 Flugbewegungen (wovon 2460 Helikopter). Das BAZL überprüft die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen jährlich anhand der vom Flugplatz eingereichten Flugbewegungsstatistik.
2 Die Flugbewegungen und die Lärmbelastung haben in den letzten Jahren zugenommen. Flugzeugtypen, die möglichst wenig Lärm verursachen, werden spärlich eingesetzt. Es wäre zu begrüßen, wenn der Flugbetrieb von unabhängiger Stelle und nicht gemeindeintern kontrolliert würde. Gleiches gilt für die sogenannten ökologischen Grünflächen, die regelmässig und stark gegüllt werden.	–	Die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen wird jährlich durch das BAZL anhand der vom Flugplatz eingereichten Flugbewegungsstatistik überprüft. Die Pflege und fachgerechte Bewirtschaftung der bezeichneten und mit einer Dienstbarkeit im Grundbuch festgehaltenen ökologischen Ausgleichsflächen muss durch die jeweiligen Grundeigentümer zusammen mit den landwirtschaftlichen Pächtern sichergestellt, von der Flugplatzhalterin kontrolliert und dem BAZL jährlich in einem Reporting mitgeteilt werden (Auflage im Umnutzungsentscheid 2010).

### 3.2 Objektblatt St. Stephan (Anpassung)

#### 3.2.1 Ämterkonsultation (Platzhalter)

Die konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

#### 3.2.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Bern (Regierungsrat)</b>		
1 Für den Kanton ist entscheidend, dass die drei Flugplätze Saanen, St. Stephan und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung funktionieren und regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen. Dies ist in der Zweckbestimmung weiterhin so festgehalten.	–	–
2 Das Flugplatzareal werde als regionaler, wirtschaftlicher und touristischer Entwicklungsschwerpunkt neu positioniert. Die Absicht, die bereits bestehende multifunktionale Nutzung des Areals zu erhalten und weiter auszubauen, stehe im Zentrum. Mit diesem Konzept werde die Wettbewerbsfähigkeit der Region ohne negative Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft verbessert. Der Kanton habe die Nutzungserweiterung zusätzlich über Mittel der Neuen Regionalpolitik gefördert.	–	–
3 Der Regierungsrat stimmt den vorgesehenen Anpassungen im Objektblatt zu. Sie sind mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.	–	–
4 Hinweis: Die Kosten für die ökologischen Aufwertungsmaßnahmen innerhalb des Gewässerraums der Simme, die über die Bestandteile des Hochwasserschutzes hinausgehen, sind volumäglich durch jene Dritte zu tragen, die zu diesem ökologischen Ausgleich verpflichtet sind (Oberingenieurkreis I Tiefbauamt).	–	–
5 Hinweis: Wildtierkorridore und Wildschutzgebiete sind bezüglich Überflügen zu schonen, touristische Flüge bezüglich Flugrouten und -zeiten mit den zuständigen Wildhütern abzusprechen (Jagdinspektorat).	–	–
6 Hinweis: Niederhalteservitute für Waldbestände, die Hindernisbegrenzungsfächen durchstossen, benötigen eine Ausnahmebewilligung des zuständigen Forstdienstes.	–	–

<b>Anträge</b>	<b>Änderung im SIL</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b>Propositions</b>	<b>Modification du PSIA</b>	<b>Remarques</b>
<b>Proposte</b>	<b>Modifica del PSIA</b>	<b>Osservazioni</b>
<b><i>Einwohnergemeinde St. Stephan (Gemeinderat)</i></b>		
1 Die Gemeinde begrüßt und unterstützt die Anpassung des Objektblatts ausdrücklich. Der ehemalige Militärflugplatz ist im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) als Umstrukturierungsgebiet und regionaler Arbeitsschwerpunkt enthalten. Der Kanton hat ein Gesuch für die Mitfinanzierung des Umnutzungskonzepts nach den Regeln der Neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP) genehmigt. Die Gemeinde hat zusammen mit der Bergregion, der Grundgentümerin (VBS) und der Flugplatzhalterin während Jahren ein tragfähiges Nutzungskonzept für den Flugplatz erarbeitet. Die bereits bestehende multifunktionale Nutzung des Areals als «moderne Allmend» soll erhalten bleiben. Die Umnutzung des Flugplatzes ist mit dem Hochwasserschutzprojekt der Simme koordiniert.	–	–
<b><i>Gemeinde Lenk (Gemeinderat)</i></b>		
1 Die Gemeinde begrüßt die vorgesehene Anpassung des Objektblatts.	–	–
<b>3.2.3 Mitwirkung der Bevölkerung</b>		
<b>a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen</b>		
<b>Anträge</b>	<b>Änderung im SIL</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b>Propositions</b>	<b>Modification du PSIA</b>	<b>Remarques</b>
<b>Proposte</b>	<b>Modifica del PSIA</b>	<b>Osservazioni</b>
<b><i>prospective concepts aeronautics ag</i></b>		
1 Die pca steht vollkommen hinter den Anpassungen im Objektblatt.	–	–
<b><i>Hunterverein Obersimmental</i></b>		
1 Antrag: Der Unterstand 20 und der Rollweg B sind im Flugplatzperimeter zu belassen. Der Verein operiert seit 1995 auf dem Flugplatz und führt die jährliche Flugveranstaltung (Hunterfest) durch. Der antike «Papyrus-Hunter» ist im Unterstand 20 untergebracht. Er gelangt via Rollweg B auf die Piste. Im bestehenden SIL-Objektblatt sind diese Anlagen innerhalb des Flugplatzperimeters. Nun soll der Unterstand aus dem Perimeter entlassen, der Rollweg zurückgebaut werden. So kann das Flugzeug nicht mehr selbstständig auf die Piste rollen, sondern muss mit viel Aufwand und Sicherungsmassnahmen dorthin geführt werden. Zudem würde nach einem Rückbau des Rollwegs nur noch ein Pistenzugang mit Betankungsplatz verbleiben, was als Sicherheitsrisiko zu werten ist (fehlender «Notausgang» ab der Piste, wenn der verbleibende Rollweg versperrt ist).	–	Die Neuorganisation der Flugplatzanlagen mit der Umnutzung des Unterstands 20 und der Aufhebung des Rollwegs B ist ein Teil des planerischen Gesamtkonzepts für das Flugplatzareal. Der Unterstand ist in der Überbauungsordnung der Gemeinde dem Baubereich für die gewerbliche Nutzung zugeordnet und wird der fliegerischen Nutzung nicht mehr zur Verfügung stehen. Der Hunterverein wurde bei der Erarbeitung dieses Gesamtkonzepts einbezogen. Dem Antrag kann nicht entsprochen werden, das planerische Gesamtkonzept für die künftige Flugplatznutzung soll nicht mehr in Frage gestellt werden.

**b) Privatpersonen**

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
<b>Privatpersonen</b>		
1 Die Zweckbestimmung des Flugplatzes ist zu ergänzen: «[...] Werkflugplatz für den Unterhalt und die Entwicklung von Flächenflugzeugen, Helikoptern und unbemannten Luftfahrzeugen.» Dieser Antrag wird von der Flugplatzhalterin unterstützt. Auf dem Flugplatz seien bereits Drohnen-tests und Demonstrationen durchgeführt worden. Für den operativen Betrieb dieses Testgeländes soll später eine Betreiber-firma gegründet werden.	Erläuterungen zu Zweckbestimmung, Betrieb (2. Abschnitt): «[...] mit dem Flugplatzsystem vereinbar. <u>Werk- oder Testflüge mit Drohnen sind mit dieser Zweckbestimmung nicht ausgeschlossen</u> ».	Drohnentests sind mit der festgelegten Zweckbestimmung nicht ausgeschlossen. Unbemannte Luftfahrzeuge bis zu einem Gewicht von 30 kg dürfen jedoch nur mit der Zustimmung des Flugplatzleiters operieren (Art. 18 der Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien VLK; SR 748.941). Der Flugplatzleiter ist für einen jederzeit sichereren Flugbetrieb verantwortlich. Bei einem regelmässigen und intensiven Drohnenbetrieb wird allenfalls eine Regelung im Betriebsreglement notwendig. Im Koordinationsprozess zum SIL-Objektblatt (Koordinationsprotokoll 2022) war der Drohnenbetrieb kein Thema.

### 3.3 Objektblatt Zweisimmen (Anpassung)

#### 3.3.1 Ämterkonsultation (Platzhalter)

Die konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

#### 3.3.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Bern (Regierungsrat)</b>		
1 Für den Kanton ist entscheidend, dass die drei Flugplätze Saanen, St. Stephan und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung funktionieren und regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen. Dies ist in der Zweckbestimmung weiterhin so festgehalten.	–	–
2 Die erweiterten Nutzungsmöglichkeiten für touristische und nicht touristische Flüge werden aus touristischer Sicht begrüßt.	–	–
3 Der Regierungsrat stimmt den vorgesehenen Anpassungen im Objektblatt zu. Sie sind mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.	–	–

#### 3.3.3 Mitwirkung der Bevölkerung

##### a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

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

**b) Privatpersonen**

Anträge <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	Änderung im SIL <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	Bemerkungen <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
<b>Privatpersonen</b>		
1 Der Betrieb der drei zivilen Flugplätze Saanen, St. Stephan und Zweisimmen beruht auf einem politischen Entscheid und entspricht einem Kompromiss zwischen regionalen Interessen und Raumplanung / Umweltschutz. Die Überarbeitung der Objektblätter bietet eine ideale Gelegenheit, die Notwendigkeit der drei Flugplätze zu überdenken, auch angesichts der deutlich wahrnehmbaren Umwelt- und Klimaveränderungen. In anderen Bergregionen (z.B. Goms, Kandertal) ist der Verkehr bei der Umnutzung der ehemaligen Militärflugplätze auf eine Anlage konzentriert worden.  In Zweisimmen ist die Zahl der Flugbewegungen gering und nimmt tendenziell ab. Die Auslastung konzentriert sich auf den Wochenendbetrieb und die Segelflugläger. Dieser Verkehr könnte problemlos nach St. Stephan verlegt werden. Heute sind trotz der postulierten Aufgabenteilung zwischen den Flugplätzen Überschneidungen im Verkehrsangebot festzustellen (Kleinflugzeuge, Heli).  Antrag: die Fliegerei in der Region ist auf die beiden grösseren, zweckmässig ausgebauten und gut eingerichteten Flugplätze Saanen und St. Stephan zu konzentrieren.	–  Der Kanton Bern, die betroffene Bergregion sowie die Standortgemeinden haben sich intensiv mit der Weiterführung des Flugplatzsystems mit der Aufgabenteilung zwischen den drei Flugplätzen befasst. Sie sind in der politischen Abwägung zum Schluss gekommen, an diesem System festzuhalten. Für den Bund besteht kein Anlass, von dieser Haltung abzuweichen: Nach den Vorgaben im SIL-Konzeptteil richtet sich die Anzahl und die Verteilung der Flugfelder zu einem wesentlichen Teil nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf, der vom Standortkanton und -region geltend gemacht wird. Mit der festgelegten Aufgabenteilung kann zudem hinreichend sichergestellt werden, dass keine Konkurrenzsituation mit einem doppelpurigen Verkehrsangebot und überproportionalem Luftverkehrsaufkommen auf dem unbestrittenen engen Raum entsteht. Die Nutzung der einzelnen Flugplätze ist raumplanerisch abgestimmt, die Umweltvorgaben sind eingehalten.	
2 Nach der Verlegung des Luftverkehrs ist (angesichts der aktuellen Strommangel-lage) auf dem Flugplatz Zweisimmen die Erstellung einer Fotovoltaikanlage anzustreben. Der Standort ist ideal, die Finanzierung, der Betrieb und die Stromabnahme sollten nach ersten Abklärungen keine grossen Hürden darstellen. Denkbar wäre auch eine Rekultivierung des Flugfelds, verbunden mit einer Rückgabe an die Landwirtschaft oder einer Umgestaltung als ökologische Ausgleichsfläche.	–	Als Teil des Flugplatzsystems im westlichen Berner Oberland (vgl. oben) steht die Aufhebung des Flugplatzes Zweisimmen derzeit nicht zur Diskussion. Demzufolge steht auch das Flugplatzareal für eine Fotovoltaikanlage oder eine Rekultivierung zugunsten von Landwirtschaft und grossflächiger ökologischer Aufwertung nicht zur Disposition.
3 Die Situation bei den unbeaufsichtigten Landeanflügen von Norden über die vielbefahrene / -gangene Strasse in die östlichen Quartiere von Zweisimmen ist unhaltbar. Sie führen zu Schreckmomenten und gefährlichen Verkehrssituationen. Diese Anflüge sollen untersagt oder auf mindestens 20 m Überflughöhe begrenzt werden.	–	Die geltenden Sicherheitsnormen und Überflughöhen sind bei den Anflügen eingehalten. Betriebliche Anpassungen in den Flugverfahren sind zudem nicht Gegenstand des SIL-Objektblatts, sondern auf operationeller Ebene resp. mit einer Anpassung im Betriebsreglement anzugehen.
4 Zivile Helipterverflüge für Personen ab der Helibasis waren bisher ausdrücklich nicht gestattet. Die Bewilligung müsste mit einer Höchstzahl an Bewegungen geregelt werden.	–	Sinn und Zweck der Öffnung der Helibasis auf dem Flugplatz für touristische Personentransporte ist die Vermeidung von Aussenlandungen in der Umgebung des Flugplatzes mit der entsprechenden Umwelt- und Lärmbelastung. Die Begrenzung des Helipterverkehrs ist durch die zulässigen Lärmmissionen gewährleistet.

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
5 Anwohner und Feriengäste sind heute bereits vom Fluglärm stark betroffen (z. B. Segelschleppflüge im Sommer sowie an Sonn- und Feiertagen, Helikopterflüge der Rega für Trainings vermehrt auch in der Nacht, Übungsflüge der Luftwaffe). Gegen Fluglärm kann man sich kaum schützen. Durch die vorgesehenen Nutzungsänderungen wird dies noch zunehmen. Insbesondere könnte die Flugbewegungszahl dem Flugplatz St. Stephan auf das Vierfache ansteigen, was auch zu einer Zunahme des Fluglärms im gesamten Obersimmental führt.  Die vorgesehene Zulassung touristischer Helikopterflüge auf dem Flugplatz dient nicht nur der Belebung des Tourismusgeschäfts, sondern schadet auch dem Tourismus, der auf Ruhe und Erholung in der Naturlandschaft ausgerichtet ist. Bei der Aussage, wonach mit dieser Zulassung die Umwelt- und Lärmbelastung außerhalb des Flugplatzes verbessert wird, wird nicht erwähnt, dass die Lärmbelastung in Zweisimmen entsprechend zunimmt.  Dass die Standortgemeinde die Zulassung von touristischen Transportflügen auf dem Flugplatz unterstützt, sei nicht bekannt. Jedenfalls sollte eine Stellungnahme der Gemeinde einigermassen aktuell sein.  Insgesamt ist die geplante zusätzliche Nutzung des Flugplatzes umweltschädlich, klimafeindlich und für das naturnahe Tourismusgeschäft nicht förderlich. Sie ist deshalb aus dem Objektblatt zu streichen.	–	Mit der Öffnung der Helibasis auf dem Flugplatz für touristische Personentransporte sollen der Fluglärm auf den Flugplatz konzentriert und die Außenlandungen in der Umgebung des Flugplatzes, die heute zu diesem Zweck durchgeführt werden, vermieden werden. In diesem Licht ist mit dieser Regelung nur bedingt eine neue oder zusätzliche Nutzung des Flugplatzes verbunden.  Diese Festlegung im SIL-Objektblatt geht auf einen Antrag der Flugplatzhalterin (2017) und einen entsprechenden Beschluss des Gemeinderats (2014) zurück. Aktuellere Stellungnahmen aus dem Verfahren zum SIL-Objektblatt liegen nicht vor.  Die Zulassung der touristischen Helikopterflüge erfordert eine Anpassung des Betriebsreglements. Für die Eröffnung des Verfahrens ist ein Gesuch der Flugplatzhalterin erforderlich. Die Gemeinde kann in diesem Verfahren wiederum Stellung nehmen.
6 Der Flugverkehr in St. Stephan wirkt sich direkt auf die Lärmelastung in Zweisimmen aus. Flugzeuge, die in St. Stephan an- und abfliegen, überfliegen Zweisimmen in geringer Höhe. Eine separate Berechnung des Fluglärms für die beiden Flugplätze ist deshalb nicht sachgerecht. Berechnungen und Abschätzungen sind so zu revidieren, dass eine Zunahme der Summe des Fluglärms ausgeschlossen ist.	–	Die Berechnung und Beurteilung des Fluglärms richtet sich nach den Bestimmungen des Umweltrechts (Umweltschutzgesetz USG, Lärmschutzverordnung LSV) und bezieht sich immer auf die einzelnen Anlagen. Die Beurteilung von Lärmsummen verschiedener Anlagen ist im Umweltrecht nicht vorgesehen.
7 Freizeitflüge sollten auch nicht konzentriert in der besten Sommerzeit durchgeführt werden, wenn Anwohner und Feriengäste die Zeit draussen verbringen. Statt der jährlichen sollte eine monatliche Begrenzung der Flugbewegungszahl verfügt werden.  Zudem sollten die Anwohner darauf vertrauen können, dass die Kontrolle der Flugbewegungen korrekt durchgeführt wird. Die Zählung der motorisierten Flugbewegungen sollte unabhängig und verifizierbar erfolgen. Zweifel an der Kontrolle durch die Flugplatzhalterin seien angebracht.	–	Der Flugbetrieb ist nicht durch eine Flugbewegungszahl, sondern durch die zulässigen Lärmimmissionen begrenzt. Die Berechnung dieser Immissionen erfolgt anhand der in der LSV (Anhang 5) vorgegebenen Methode. Einbezogen werden die beiden verkehrsreichsten Wochentage der sechs verkehrsreichsten Monate. Damit ist sichergestellt, dass die Zeiten mit dem höchsten Verkehrsaufkommen für die Begrenzung des Flugbetriebs massgebend sind. Die jährliche Kontrolle, ob die Lärmimmissionen eingehalten sind, erfolgt anhand der Bewegungsstatistik, die die Flugplatzhalterin korrekt zu führen hat und dem BAZL einreichen muss.

### 3.4 Objektblatt Pfaffnau

#### 3.4.1 Ämterkonsultation (Platzhalter)

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<b>BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia</b>		
1 Im Kanton Luzern ist eine Teilrevision des kantonalen Richtplans Teil Windenergie im Gang. Im Rahmen dieser Teilrevision soll das kantonale Windenergiegebiet Nr. 8 Äberdingerhöchi / Burgwald / Langnauerhöchi festgesetzt werden. Der nordöstliche An- und Abflugkorridor tangiert das nördliche Ende des Windenergiegebiets Nr. 8.  Falls im geplanten Windenergiegebiet Nr. 8 eine Windenergianlage entsteht, ist der nordöstliche An- und Abflugkorridor derart anzupassen, dass kein Konflikt mit dem Windpark entsteht.	–	Der nordöstliche An- und Abflugkorridor tangiert das Luzerner Windenergiegebiet Nr. 8 Äberdingerhöchi / Burgwald / Langnauerhöchi nicht. Somit besteht zwischen dem Betrieb des Heliports und den Interessen der Windenergienutzung kein Konflikt.

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

#### 3.4.2 Anhörung der Behörden

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<b>Kanton Luzern (Regierungsrat)</b>		
1 Das «Gebiet mit Hindernisbeschränkung» in den Festlegungen überlagert teilweise das Wildvorranggebiet «Brätschalleberg» des kantonalen Waldentwicklungsplans vom 6.12.2022. Wildvorranggebiete sind wertvolle Lebensräume und / oder Vernetzungssachsen und sollen möglichst störungsfrei und frei von Bauten und Anlagen bleiben.  Die Hindernisbeschränkung ist daher im letzten Bereich anders, bevorzugt über Offenland und nicht über Wald, anzulegen.	–	Eine Verlegung des letzten Teils der östlichen An- und Abflugroute auf das offene Land nördlich des Wildvorranggebiets «Brätschalleberg» ginge mit einer wahrnehmbaren Mehrbelastung mit Fluglärm der Bevölkerung des Brittnauer Weilers «Grod» und der Brittnauer Ortschaft «Schürberg» einher. Die Helikopter fliegen im letzten Teil der An- und Abflugrouten zudem relativ hoch, so dass die Störwirkung auf das Wild begrenzt ist. Dem Antrag wird aus diesen Gründen nicht stattgegeben.
2 In Nähe des Heliports befindet sich der überregionale Wildtierkorridor LU 05. Dieser soll vom Flugbetrieb nach Möglichkeit nicht beeinträchtigt werden. Daher sind, soweit die Ausbildung von Helikopterpilotinnen und -piloten nichts anderes erfordert und ausgenommen Notfälle, nur Flüge bei Tageslicht zuzulassen.	–	Der überregionale Wildtierkorridor LU 05 befindet sich deutlich außerhalb der östlichen An- und Abflugroute des Heliports Pfaffnau. Er wird von den Festlegungen im SIL-Objektblatt Pfaffnau nicht tangiert.

<b>Anträge</b>	<b>Änderung im SIL</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b>Propositions</b>	<b>Modification du PSIA</b>	<b>Remarques</b>
<b>Proposte</b>	<b>Modifica del PSIA</b>	<b>Osservazioni</b>
<b>Kanton Aargau (Regierungsrat)</b>		
1 Keine Vorbehalte zu den Festlegungen im Objektblatt	–	–
2 Fluglärm wird auch dann als störend empfunden, wenn der Flugbetrieb die rechtlichen Rahmenbedingungen einhält. Deshalb ist mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen, dass lärmempfindliche Gebiete und insbesondere Wohnhäuser möglichst nicht direkt und in möglichst grossem Abstand überflogen werden.	–	Die An- und Abflugrouten des Heliports richten sich nach den Anforderungen der Flugsicherheit (safety) und der Vermeidung lärmempfindlicher Gebiete (Siedlungen, Schutzgebiete etc.).
<b>Gemeinde Pfaffnau (Gemeinderat)</b>		
1 Positive Kenntnisnahme vom Objektblatt-Entwurf, insbesondere von den An- und Abflugrouten	–	–
<b>Gemeinde Brittnau (Gemeinderat)</b>		
1 Zustimmung zum Objektblatt-Entwurf	–	–
<b>Gemeinde Vordemwald (Gemeinderat)</b>		
1 Zustimmung zum Objektblatt-Entwurf	–	–

### 3.4.3 Mitwirkung der Bevölkerung

#### a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

<b>Anträge</b>	<b>Änderung im SIL</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b>Propositions</b>	<b>Modification du PSIA</b>	<b>Remarques</b>
<b>Proposte</b>	<b>Modifica del PSIA</b>	<b>Osservazioni</b>
<b>Jagdgesellschaft Reiden</b>		
1 Die Gebiete «Äbnet» und «Höferberg» wurden bislang für Helikopter-Landetrainings genutzt. Diese Gebiete sind grösstenteils von Wildvorranggebieten umgeben und daher künftig nicht mehr für Landetrainings mit Helikoptern zu nutzen.	–	Helikopter-Landetrainings ausserhalb des Heliports Pfaffnau (oder anderer ziviler Flugplätze) unterliegen den Bestimmungen der Aussenlandeverordnung (AuLaV, SR 748.132.3) und sind somit nicht Gegenstand des SIL-Objektblatts Pfaffnau.
2 Nachtflüge in den Monaten Oktober bis März stören das Wild erheblich. Die Anzahl der Nachtflüge ist deshalb weiterhin auf 40 Bewegungen / Jahr zu beschränken.	–	Die Anzahl der zulässigen Nachtflüge ist nicht Gegenstand der Festlegungen des SIL-Objektblatts Pfaffnau. Sie wird im Verfahren zur Änderung des Betriebsreglements des Heliports Pfaffnau festgelegt.
3 An Sonn- und Feiertagen sind zum Schutz der ruhebedürftigen Bevölkerung störende Aktivitäten, u.a. die Jagd, verboten. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb an Sonn- und Feiertagen ab Pfaffnau geflogen wird.	–	Ein komplettes Flugverbot an Sonn- und Feiertagen wäre für den Heliport als Verkehrsanlage unverhältnismässig. Dem erhöhten Ruhebedürfnis der Bevölkerung an Sonn- und Feiertagen wird im Betriebsreglement mit zeitlichen Einschränkungen Rechnung getragen.

<b>Anträge</b>	<b>Änderung im SIL</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b>Propositions</b>	<b>Modification du PSIA</b>	<b>Remarques</b>
<b>Proposte</b>	<b>Modifica del PSIA</b>	<b>Osservazioni</b>
<b>VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Luzern</b>		
1 Aus Lärm-, Klima- und Luftschutzgründen ist auf eine Erhöhung der jährlichen Anzahl Flugbewegungen von 800 auf 3000 zu verzichten.  Ist aus wichtigen Gründen des öffentlichen Interesses eine Erhöhung der Flugbewegungen notwendig, soll diese nur gegen den Nachweis eines gleichzeitigen Verzichts von unnötigen Freizeitflügen bewilligt werden.	Ausgangslage; Verkehrsleistung, Potenzial SIL: 2'97500 Bewegungen Erläuterungen zu Rahmenbedingungen zum Betrieb:  «Das geltende Betriebsreglement enthält ein Jahreskontingent von 800 Flugbewegungen (FB) / Jahr, welches in der Betriebsbewilligung vom 20.04.1999 festgelegt wurde. Der <u>Die Flugplatzhalterin</u> will das starre Jahreskontingent von 800 FB aufheben und die Verkehrsleistung neu über (mit 2970 FB gerechneten) Fluglärmkurven (Gebiet mit Lärmbelastung) begrenzen. Dies weil zum Zeitpunkt der Festlegung des Jahreskontingents noch deutlich lautere Heliporter als heute zum Einsatz kamen. Im Weiteren stellt der <u>die Flugplatzhalterin</u> eine gesteigerte Nachfrage nach Flügen, insbesondere im Bereich Schulung, fest und möchte diese (ohne aus Aussenlandeplätze ausweichen zu müssen) ab dem Heliport Pfaffnau abdecken. Schliesslich strebt der <u>die Flugplatzhalterin</u> eine Entwicklungsreserve bei der Verkehrsleistung und dadurch mehr Flexibilität bei der Nutzung des Heliports an.  Die Aufhebung des Jahreskontingents geht mit keinen wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmkurve einher. Auch sollen Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen primär auf den bestehenden Flugplätzen abgedeckt werden. Schliesslich ist der Heliport raumplanerisch günstig am Rande einer Gewerbezone gelegen. Das Jahreskontingent von 800 FB wird aus diesen Gründen aufgehoben und der Flugbetrieb neu über das «Gebiet mit Lärmbelastung» begrenzt. Zum <u>Schutz der Bevölkerung und im Sinne des Vorsorgeprinzips</u> werden dem «Gebiet mit Lärmbelastung» lediglich 2500 FB / Jahr zugrunde gelegt.»	Bis anhin wird der Fluglärm einzig über ein Jahreskontingent von 800 Flugbewegungen / Jahr begrenzt. Diese starre Regelung soll zugunsten eines im SIL-Objektblatt festgelegten «Gebiets mit Lärmbelastung» (Lärmkorsets) aufgehoben werden, welches die Verkehrsleistung des Heliports begrenzt und mehr Flexibilität bei der Nutzung des Heliports erlaubt. Aufgrund einer gesteigerten Nachfrage nach Flügen ab Pfaffnau (insbesondere im Bereich Schulung), dem Einsatz deutlich leiserer Heliporter als früher und zur Gewährleistung einer Entwicklungsreserve hat die Flugplatzhalterin dem «Gebiet mit Lärmbelastung» eine Annahme von 2970 Flugbewegungen zugrunde gelegt.  Die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) werden vom «Gebiet mit Lärmbelastung» bei den lärmempfindlichen Gebäuden eingehalten. Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen sollen zudem gemäss SIL-Konzeptteil primär auf den bestehenden Flugplätzen abgedeckt werden. Auch ist der Heliport raumplanerisch günstig am Rande einer Gewerbezone gelegen. Schliesslich wurden bereits in der Vergangenheit teils mehr als 800 Flugbewegungen / Jahr auf dem Heliport durchgeführt (das BAZL hat aufgrund dessen ein Verwaltungsstrafverfahren gegen die Flugplatzhalterin eingeleitet). Andererseits ist auch dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung und dem Vorsorgeprinzip Rechnung zu tragen. Dem «Gebiet mit Lärmbelastung» sollen deshalb 2500 Flugbewegungen / Jahr zugrunde gelegt werden.  Heliporterflüge der Leicht- und Sportaviatik («Freizeitflüge») liegen vorwiegend im privaten Interesse. Ein kompletter Verzicht dieser Flüge ab dem Heliport Pfaffnau wäre allerdings unverhältnismässig.
2 Nachtflüge zu Schulungszwecken sind (weiterhin) auf maximal 40 Flüge pro Jahr zwischen 19 und 21 Uhr zu beschränken.	–	Die Nachtflüge sind nicht Gegenstand der Festlegungen des SIL-Objektblatts Pfaffnau. Sie werden im Verfahren zur Änderung des Betriebsreglements des Heliports Pfaffnau festgelegt.
3 Der CO <sub>2</sub> -Ausstoss des Flugbetriebs ist auszuweisen und verbindlich zu kompensieren.	–	Gemäss geltender Rechtslage gibt es im Bereich Klima keine anlagenspezifischen Anforderungen für Heliports.  Die Flugplatzhalterin kompensiert die CO <sub>2</sub> -Emissionen bei Passagierflügen seit 2023 auf freiwilliger Basis.

**b) Privatpersonen**

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
<b>Eine Privatperson</b>		
1 Der Systemwechsel von einem Jahreskontingent mit 800 Flugbewegungen (FB) zu einem «Lärmkorsett», welches 2970 FB / Jahr und somit fast viermal so viele FB erlaubte, wird abgelehnt. Dies ist für die Anwohner in der Flugschneise West, selbst wenn die neuen Helikoptertypen leiser sind, unzumutbar und widerspricht diametral den von Bund und Kanton Luzern formulierten Zielen eines umwelt- und klimagerechten Verkehrs. Um dem Betreiber allenfalls etwas entgegenzukommen, könnte das Bewegungs-kontingent, sofern der Bedarf tatsächlich ausgewiesen ist, allenfalls maximal auf 1000 FB / Jahr erhöht werden.	Ausgangslage; Verkehrsleistung, Potenzial SIL: 2'97500 Bewegungen Erläuterungen zu Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Das geltende Betriebsreglement enthält ein Jahreskontingent von 800 Flugbewegungen (FB) / Jahr, welches in der Betriebs-bewilligung vom 20.04.1999 festgelegt wurde. Der <u>Die Flugplatzhalterin</u> will das starre Jahreskontingent von 800 FB aufheben und die Verkehrsleistung neu über (mit 2970 FB gerechneten) Fluglärmkurven (Ge-biet mit Lärmbelastung) begrenzen. Dies weil zum Zeitpunkt der Festlegung des Jah-reskontingents noch deutlich lautere Heli-kopter als heute zum Einsatz kamen. Im Weiteren stellt <u>der die Flugplatzhalterin</u> eine gesteigerte Nachfrage nach Flügen, insbesondere im Bereich Schulung, fest und möchte diese (ohne aus Aussenlandeplätze ausweichen zu müssen) ab dem Heliport Pfaffnau abdecken. Schliesslich strebt <u>der die Flugplatzhalterin</u> eine Entwicklungsre-serve bei der Verkehrsleistung und dadurch mehr Flexibilität bei der Nutzung des Heli-ports an. Die Aufhebung des Jahreskontingents geht mit keinen wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmkurve einher. Auch sollen Nach-fragesteigerungen nach Luftverkehrsleistun-gen primär auf den bestehenden Flugplätz-en abgedeckt werden. Schliesslich ist der Heliport raumplanerisch günstig am Rande einer Gewerbezone gelegen. Das Jahres-kontingent von 800 FB wird aus diesen Gründen aufgehoben und der Flugbetrieb neu über das «Gebiet mit Lärmelastung» begrenzt. Zum Schutz der Bevölkerung und im Sinne des Vorsorgeprinzips werden dem «Gebiet mit Lärmelastung» lediglich 2500 FB / Jahr zugrunde gelegt.»	Die Planungswerte gemäss Lärmschutz-verordnung (LSV, SR 814.41) werden bei den lärmempfindlichen Gebäuden einge-halten. Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen sollen gemäss SIL-Konzeptteil zudem primär auf den beste-henden Flugplätzen abgedeckt werden. Auch ist der Heliport raumplanerisch günstig am Rande einer Gewerbezone gelegen. Schliesslich wurden bereits in der Vergangenheit auf dem Heliport teils mehr als 800 Flugbewegungen / Jahr durchgeführt (das BAZL hat aufgrund dessen ein Verwaltungsstrafverfahren ge-gegen die Flugplatzhalterin eingeleitet). Dennoch ist auch dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung und dem Vorsorgeprinzip Rechnung zu tragen. Dem «Gebiet mit Lärmelastung» sollen deshalb 2500 Flugbewegungen zugrunde gelegt wer-den.

<b>Anträge</b>	<b>Änderung im SIL</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b>Propositions</b>	<b>Modification du PSIA</b>	<b>Remarques</b>
<b>Proposte</b>	<b>Modifica del PSIA</b>	<b>Osservazioni</b>
2 Eine grössere Anzahl Überflüge erhöht den Stress für Mensch und Tier und rein statistisch das Risiko von Helikopterabstürzen. Zudem erfahren die nahe der Flugschneise gelegenen Grundstücke eine erhebliche ökonomische Wertverminderung.	–	<p>Die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) werden bei den lärmempfindlichen Gebäuden eingehalten.</p> <p>Die Sicherheitsanforderungen (<i>safety</i>) in der Zivilaviatik sind sehr hoch. Das Absturzrisiko wird höchstens im Rahmen der Störfallvorsorge berücksichtigt, was vorliegend nicht der Fall ist.</p> <p>Harte und weiche Standortfaktoren (Verkehrserschliessung, Detailhandelsangebot, Bildungs- und Kulturangebot, Steuerfuß etc.) beeinflussen die Immobilienwerte erheblich und sind naturgemäß einem steten Wandel unterworfen. Seitens der Grundeigentümer besteht über den Grundsatz der Planbeständigkeit hinaus kein Anspruch auf Fortbestand der Standortfaktoren im Umfeld ihrer Immobilien, soweit diese nicht übermäßig beeinträchtigt werden.</p>
3 Die Lärmuntersuchungen wurden nur in unmittelbarer Umgebung des Heliports und nicht entlang der Flugschneisen, wo die Belastung ebenfalls sehr hoch ist, durchgeführt.	–	<p>Die Fluglärmberchnung berücksichtigt die An- und Abflugrouten. Die Lärmbelastung bei den Flugschneisen liegt grossmehrheitlich unterhalb des Planungswerts (PW) der Empfindlichkeitsstufe II und ist deshalb nicht dargestellt.</p>

### 3.5 Objektblatt Bad Ragaz

#### 3.5.1 Ämterkonsultation (Platzhalter)

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia</b>		
1 Der Kanton Graubünden revidiert seinen kantonalen Richtplan Teil Windenergie. Das kantonale Windenergiegebiet Nr. 4 Rheintal Maienfeld – Malans steht in Konflikt mit dem «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» (Horizontalfläche) und dem Anflugsektor Ost des Flugfelds. Das Windenergiegebiet Nr. 4 verfügt über ein sehr grosses Produktionspotenzial und weist eine gute Erschliessung durch Strasse und Stromnetz auf. Das Produktionsziel lässt sich nur erreichen, wenn Windenergieanlagen mit einer Gesamthöhe von rund 220m gebaut werden können.  Im Objektblatt ist in der Ausgangslage unter «Entwicklung des Flugfelds» der Hinweis aufzunehmen, dass bei einer Realisierung eines Windparks im Gebiet Rheintal-Maienfeld-Malans mit einer Anpassung des Betriebsreglements und der An- und Abflugkorridore zu rechnen ist.	Ausgangslage, Stand der Koordination (Anpassung):  «Perimeter, Infrastruktur und Betrieb des Flugfelds sind weitgehend mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzügen abgestimmt. [...] Betrieblich bestehen zwischen den An- und Abflugrouten des Flugfelds und den Windenergie-Planungen der Kantone St. Gallen und Graubünden teils Konflikte. Diese sind im Rahmen der weiteren Konkretisierung resp. Realisierung von Windparks zu lösen. Hierbei sind u.a. auch Anpassungen der An- und Abflugrouten denkbar.»  Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb (Anpassung):  «Die An- und Abflugrouten stehen teilweise mit dem potenziellen St. Galler Windenergiegebiet Rheinau in Konflikt. Der Konflikt ist bei einer allfälligen Festlegungsetzung des Windenergiegebiets im kantonalen Richtplan zu lösen (Anpassung Flugrouten etc.). Im Weiteren stehen die An- und Abflugrouten resp. der Anflugsektor Ost mit dem potenziellen Bündner Windenergiegebiet Rheintal Maienfeld – Malans in Konflikt. Falls in diesem Windenergiegebiet Mastenstandorte geplant werden, hat der Kanton in Absprache mit dem BAZL und ggf. mit dem BFE die Rahmenbedingungen zu definieren, so dass ein aus energetischer Sicht sinnvoller Windpark entwickelt werden kann.»	Dem Antrag wird entsprochen.

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

### 3.5.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton St. Gallen (Bau- und Umweltdepartement)</b>		
1 Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb:	–	–
Der Verzicht auf die Helikopter-Flugroute quer zur Piste Richtung Norden wird begrüßt. Durch die Benutzung derselben Flugrouten durch Flächenflugzeuge und Helikopter können die Lärmgrenzwerte gemäss Lärmbelastungskataster eingehalten werden.		
2 Festlegungen, Flugplatzperimeter:	–	Die Frage ist im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens für den Hangar zu klären.
Die fraglichen Flächen zur Erweiterung des Hangars liegen im «Beizugsgebiet» einer Melioration. Somit ist zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen, ob eine Zerstückelung nach Art. 102 des Bundesgesetzes über die Landwirtschaft (LwG, SR 910.1) genehmigt werden kann. Erst bei Vorliegen eines konkreten Projekts kann geprüft werden, ob eine Ausnahme vom Zerstückelungsverbot genehmigt werden kann. Die Sicherheit eines Flugplatzes dürfte allenfalls eine Ausnahme ermöglichen.		
3 Festlegungen, Flugplatzperimeter:	–	Die Frage ist im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens für die Pistenverbreiterung zu klären.
Die Verbreiterung der Piste von 11 m auf 18 m tangiert allenfalls eine quer zur Piste verlaufende Bestockung. Da die Piste wohl gegen Norden verbreitert wird, dürfte diese eine Verkürzung der Bestockung bedingen, um den Pistenabstand beizubehalten (Rodung). Dies stellt jedoch eine lösbare bzw. untergeordnete Frage im Rahmen der für eine Verbreiterung der Piste notwendigen Bewilligung dar.		
<b>Gemeinde Fläsch (Gemeinderat)</b>		
1 Zustimmung zum Objektblatt	–	–
<b>Stadt Maienfeld (Stadtrat)</b>		
1 Zustimmung zum Objektblatt	–	–
<b>Gemeinde Mels (Gemeinderat)</b>		
1 Die Planung des Windparks Rheinau und das SIL-Objektblatt Bad Ragaz sind in Einklang zu bringen. Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» im SIL-Objektblatt ist an den Perimeter des Windparks anzupassen.	–	Der Konflikt ist bekannt und soll (gemäss den Erläuterungen im Objektblatt zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb) bei einer allfälligen Festlegung des Windenergiegebiets im kantonalen Richtplan gelöst werden (Anpassung Flugrouten, Begrenzung der Blattspitzenhöhe der Windenergieanlagen etc.).

### 3.5.3 Mitwirkung der Bevölkerung

#### a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<b><i>Docair AG (Flugplatzhalterin)</i></b>		
1 Zustimmung zum Objektblatt	–	–

#### b) Privatpersonen

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

### 3.6 Scheda di coordinamento San Vittore (adeguamento)

#### 3.6.1 Consultazione degli Uffici federali (Platzhalter)

Gli uffici pubblici interpellati non si sono espressi in merito alla documentazione.

#### 3.6.2 Consultazione delle autorità

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Cantone Grigioni (Governo)</b>		
1 Il Governo del Cantone dei Grigioni osserva che il processo di coordinamento si è concluso positivamente, permettendo di tenere conto tempestivamente di eventuali obiezioni. Osserva, inoltre, che la modifica della scheda di coordinamento non ha un impatto territoriale significativo e che non vi sono contraddizioni con il piano direttore cantonale.	–	–
2 L'Ufficio per la natura e l'ambiente chiede che la scheda di coordinamento venga modificata come segue:	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Si prevede l'utilizzo di velivoli rimorchiatori con emissioni significativamente inferiori a quelle degli elicotteri utilizzati nell'elporto di San Vittore.</li> <li>b. Le direzioni di avvicinamento e di partenza dei voli di traino devono essere ottimizzate in termini di impatto acustico sugli insediamenti circostanti.</li> <li>c. Nella mappa della scheda di coordinamento, l'area con inquinamento acustico Valore di pianificazione GS II deve essere verificata alla luce delle considerazioni di cui sopra e, se necessario, adeguata in un futuro aggiornamento della scheda di coordinamento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. L'art. 4 dell'ordinanza del DATEC sulle emissioni degli aeromobili (OEmitA) stabilisce limiti specifici per i velivoli per l'istruzione di base e per i velivoli rimorchiatori. L'aereo da traino utilizzato dall'organizzatore del campo di volo a vela soddisfa questi requisiti ed è più silenzioso dell'elicottero medio utilizzato a San Vittore. Se questo velivolo verrà sostituito in futuro, si può presumere che il nuovo aereo da traino avrà livelli di rumorosità ancora più bassi di quelli attualmente in uso.</li> <li>b. Tale questione dovrebbe essere disciplinata nel regolamento d'esercizio. Nell'ambito della procedura in corso di modifica del regolamento d'esercizio dell'elporto di San Vittore per l'aggiunta di un allegato che disciplina il campo di volo a vela, il Cantone dei Grigioni non ha sollevato obiezioni. In ogni caso, è da notare che la direzione di avvicinamento e di partenza dei velivoli rimorchiatori è determinata dalla direzione del vento prevalente. Per motivi di sicurezza, lo spazio di manovra è minimo, soprattutto quando l'aereo da traino decolla, per cui la direzione di decollo può essere poco influenzata.</li> <li>c. L'impatto sull'inquinamento acustico è stato esaminato dall'UFAC in coordinamento con l'UFAM. L'impatto sull'inquinamento acustico in L<sub>r</sub>, che sarebbe determinante per un impianto combinato di questo tipo, è estremamente basso per il Valore di pianificazione GS II e riguarda solo un'area direttamente sulla pista utilizzata per le operazioni di volo a vela. L'impatto acustico determinante dell'elporto (L<sub>max</sub>) è significativamente maggiore e racchiude completamente anche l'impatto di L<sub>r</sub> un po' esteso. Non c'è dunque motivo di adeguare l'area con inquinamento acustico nel PSIA.</li> </ul>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Comune di San Vittore</b>		
Nessuna osservazione		

### 3.6.3 Partecipazione della popolazione

#### a) Organizzazioni, associazioni, partiti, imprese

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

#### b) Privati

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

### 3.7 Fiche par installation Leysin

#### 3.7.1 Consultation des services fédéraux (Platzhalter)

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

#### 3.7.2 Consultation des autorités

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<b>Canton de Vaud (Conseil exécutif)</b>		
Aucune proposition ni remarque		
<b>Commune d'Ollon (Conseil municipal)</b>		
1	La commune d'Ollon indique que le secteur d'Exergillod est touché par l'aire de limitation d'obstacles mais ne voit aucune objection à la fiche PSIA, étant donné que ce secteur est situé hors zone à bâtrir.	–

#### 3.7.3 Consultation de la population

##### a) Organisations, associations, partis politiques, sociétés

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Aucune proposition ni remarque		

##### b) Personnes privées

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Aucune proposition ni remarque		

**Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT en vue de la décision du CF prévue le 30.08 2023**

---

Objet de l'adaptation :

- *Champ d'aviation de Saanen (BE), mise à jour*
- *Champ d'aviation de St. Stephan (BE), mis à jour*
- *Champ d'aviation de Zweisimmen (BE), mis à jour*
- *Héliport de San Vittore (GR), mise à jour*
- *Héliport de Pfaffnau (LU), nouveau*
- *Champ d'aviation de Bad Ragaz (SG), nouveau*
- *Héliport de Leysin (VD), nouveau*

Service compétent : OFAC

**Considérants**

Aspects	Exigences	Constat	Évaluation
Contenu	Nécessité d'un plan sectoriel (art. 14, al. 1, et 17, al. 4, OAT)	L'adaptation soumise ici à approbation porte sur la 18 <sup>e</sup> série de fiches par installation. Elle comprend trois nouvelles fiches (héliport de Pfaffnau, champ d'aviation de Bad Ragaz, héliport de Leysin) et la mise à jour des fiches des champs d'aviation de Saanen, de St. Stephan, de Zweisimmen et de l'héliport de San Vittore. Les changements prévus dans le plan sectoriel ont diverses incidences sur le territoire et l'environnement et requièrent une adaptation 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 adaptation les objectifs visés pour les installations concernées et comment ils sont coordonnés avec les objectifs du développement territorial et les affectations en la matière. La conception des fiches par installation et des cartes correspond aux autres objets du plan sectoriel.	Exigence remplie

	Coordination de tous les intérêts (art. 2 et 3 OAT)	L'élaboration et l'adaptation des fiches par installation se basent sur le protocole de coordination spatiale prévu dans les objectifs et exigences conceptuels (PSIA, partie conceptuelle). 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. Le protocole de coordination a été établi respectivement pour les nouvelles fiches de l'héliport de Pfaffnau, du champ d'aviation Bad Ragaz et de l'héliport de Leysin ainsi que pour la mise à jour des fiches de San Vittore (extension du périmètre d'aérodrome) et de St. Stephan (mise à jour complète). Pour la mise à jour des fiches des champs d'aviation de Saanen et de Zweisimmen, une coordination préalable n'a pas été nécessaire. La coordination avec les autres activités de la Confédération et des cantons est donc assurée.	Exigence remplie
	Contribution au développement territorial souhaité (art. 1 et 3, LAT)	Dans le cadre du processus de coordination du plan sectoriel, des mesures visant une meilleure intégration des installations au niveau local et régional ont été examinées et les effets négatifs pour la population, l'économie et les bases naturelles de la vie ont été limités au strict minimum.	Exigence remplie
	Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur (art. 2 OAT)	La consultation des cantons de BE, LU, SG, GR et VD a montré que la présente adaptation ne présentait en principe aucune contradiction avec les plans sectoriels fédéraux et les plans directeurs cantonaux en vigueur. Il en va de même pour la consultation des offices.	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 PSIA. Le processus de coordination a permis de déterminer les incidences majeures des installations sur le territoire et sur l'environnement et de vérifier leur compatibilité avec la législation pertinente.	Exigence remplie
Procédure	Collaboration avec l'ARE et les autres responsables de tâches à incidence territoriale (art. 17 et 18 OAT)	Le plan sectoriel a été adapté en collaboration avec l'ARE. Les services intéressés de la Confédération et des cantons ainsi que les communes et les exploitants d'aérodrome concernés ont été intégrés bien en amont dans le processus de coordination spécifique aux installations. Pour les nouvelles fiches de l'héliport de Pfaffnau, du champ d'aviation de Bad Ragaz, de l'héliport de Leysin, ainsi que pour les mises à jour des fiches des héliports de San Vittore et de St. Stephan, les résultats de la 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 de BE, LU, SG, GR et VD ainsi que les communes ont eu la possibilité de se prononcer officiellement sur les fiches par installation provisoires entre novembre 2022 et mars 2023.	Exigence remplie
	Information et participation de la population (art. 19, al. 3 et 4, OAT)	Pour toutes les fiches par installation, l'information et la participation de la population et des milieux intéressés ont eu lieu entre novembre 2022 et janvier 2023. Le rapport explicatif montre comment les objections ont été prises en considération. À la suite des critiques formulées par la population, le territoire exposé au bruit mentionné dans la fiche de l'héliport de Pfaffnau est délimité sur la base de 2500 mouvements au lieu de 2970 mouvements.	Exigence remplie
	Contrôle de la compatibilité avec la planification directrice cantonale (art. 20 OAT)	Les cantons de BE, LU, SG, GR et VD ont eu la possibilité, lors des consultations organisées au quatrième trimestre 2022 et au premier trimestre 2023, de constater d'éventuelles contradictions entre le plan sectoriel et le plan directeur cantonal. La procédure de conciliation prévue à l'art. 13 OAT n'a pas été demandée.	Exigence remplie
Forme	Forme des indications contraintantes (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 contient des informations relatives à l'objet et au déroulement de la planification ainsi qu'à la collaboration. Il expose 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 23.06.2023

OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

La directrice



Maria Lezzi