



04.07.2012

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Partie IIIC 8^e série

avec rapport explicatif et rapport d'examen

Impressum

Editeur

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Office fédéral du développement territorial ARE

Cartes reproduites avec l'autorisation de

Office fédéral de la culture OFC

Office fédéral de l'environnement OFEV

Office fédéral de la protection de la population OFPP, liste des biens culturels

Office fédéral de la statistique OFS

Office fédéral de topographie swisstopo, © 2012 swisstopo (BA120195)

Elaboration des cartes et réalisation graphique

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Distribution

En version électronique: www.bazl.admin.ch

Disponible aussi en allemand

07.2012

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

**Partie IIIC 8^e série
avec rapport explicatif et rapport d'examen
04.07.2012**

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

Sommaire

Introduction

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale

Fiches par installation (partie III C)

BE	Bern-Belp (adaptation)
BE	Thun
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)

Légende des cartes par installation

Explication des termes utilisés

Annexes

Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT (partie III C, 8^e série)

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT (partie III C, 8^e série)

Introduction

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

Les exigences spécifiques à chaque installation sont fixées dans les fiches par installation. Les fiches des cinq séries précédentes concernant 41 installations ont été adoptées par le Conseil fédéral le 20 janvier 2002, le 14 mai 2003, le 18 août 2004, le 2 novembre 2005, le 7 décembre 2007, le 1^{er} juillet 2009 et le 6 juillet 2011.

Le présent objet concerne la huitième série de fiches (PSIA partie III C). Elle a été établie pour les installations suivantes:

	Canton	Installation	Réseau partiel
Nouvelles fiches	BE	Thun	Champ d'aviation
Adaptations	BE	Bern-Belp	Aérodrome régional
	VD	Lausanne-La Blécherette	Aérodrome régional

Contenu du plan sectoriel

Dates des décisions prises par l'autorité fédérale (état 04.07.2012)

IIIA Principes de gestion du PSIA			Décision
Eléments relevant du plan sectoriel	IIIA – 1		18.10.2000
Actualisation du plan sectoriel	IIIA – 2		18.10.2000
Obligation et demande d'adaptation du plan sectoriel	IIIA – 3		18.10.2000
Examen de la compatibilité d'activités à incidence spatiale avec le plan sectoriel	IIIA – 4		18.10.2000
IIIB Objectifs et exigences de caractère conceptionnel			
Orientation générale de l'aviation civile	IIIB – 3		18.10.2000
Utilisation efficace de l'infrastructure aéronautique	IIIB – 3		18.10.2000
Intégration dans le système global des transport	IIIB – 7		18.10.2000
Protection globale de l'environnement	IIIB – 10		18.10.2000
Coordination spatiale	IIIB – 15		18.10.2000
Réseaux partiels			
B1 – Aéroports nationaux	IIIB1 – B7 – 2		18.10.2000
B2 – Aérodromes régionaux	IIIB1 – B7 – 7		18.10.2000
B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile	IIIB1 – B7 – 13		18.10.2000
B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile (adaptation du réseau / suppression d'Interlaken)	IIIB1 – B7 – 13		02.11.2005
B3 – Aérodromes militaires avec utilisation civile (adaptation du principe 5)	IIIB1 – B7 – 13		07.12.2007
B4 – Champs d'aviation	IIIB1 – B7 – 20		18.10.2000
B5 – Hélicopters	IIIB1 – B7 – 24		18.10.2000
B5 – Hélicopters (adaptation/élargissement du réseau avec Interlaken)	IIIB1 – B7 – 24		02.11.2005
B5 – Hélicopters (abandon de l'héliport de Val Müstair (GR))	IIIB1 – B7 – 24		07.06.2011
B5 – Hélicopters (suppression de l'héliport de Benken (SG))	IIIB1 – B7 – 24		06.07.2011
B6 – Terrains d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 30		18.10.2000
B6a – Places d'atterrissage en montagne	IIIB1 – B7 – 31		18.10.2000
B6a – Places d'atterrissage en montagne (adaptation)	IIIB6a		27.06.2007
B6b – Places d'atterrissage d'hôpitaux	IIIB1 – B7 – 34		18.10.2000
B6c – Places de chargement	IIIB1 – B7 – 35		18.10.2000
B6d – Places de décollage et d'atterrissage pour le vol libre	IIIB1 – B7 – 36		18.10.2000
B6e – Autres places d'atterrissage	IIIB1 – B7 – 37		18.10.2000
B7 – Installations de navigation aérienne	IIIB1 – B7 – 38		18.10.2000
IIIC Objectifs et exigences concernant les installations			
Fiches par installation		série	
ZH	Hausen am Albis	3	IIIC – ZH-2 18.08.2004
ZH	Speck-Fehraltorf	3	IIIC – ZH-3 18.08.2004

ZH	Hasenstrick	4	IIIC – ZH-4	02.11.2005
BE	Bern-Belp	1	IIIC – BE-1	30.01.2002
BE	Bern-Belp (adaptation)	8	IIIC – BE-1	04.07.2012
BE	Interlaken	3	IIIC – BE-2	18.08.2004
BE	Interlaken (adaptation)	4	IIIC – BE-2	02.11.2005
BE	Reichenbach	2	IIIC – BE-3	14.05.2003
BE	Courtelary	4	IIIC – BE-4	02.11.2005
BE	Courtelary (adaptation)	6	IIIC – BE-4	01.07.2009
BE	Biel-Kappelen	4	IIIC – BE-5	02.11.2005
BE	Langenthal	4	IIIC – BE-6	02.11.2005
BE	Saanen	5	IIIC – BE-7	07.12.2007
BE	St.Stephan	4	IIIC – BE-8	02.11.2005
BE	Zweisimmen	5	IIIC – BE-9	07.12.2007
BE	Thun	8	IIIC – BE-10	04.07.2012
LU	Triengen	5	IIIC – LU-1	07.12.2007
LU	Luzern-Beromünster	6	IIIC – LU-2	01.07.2009
NW	Buochs	6	IIIC – NW-1	01.07.2009
FR	Ecuvillens	1	IIIC – FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	1	IIIC – FR-2	30.01.2002
FR	Gruyères	1	IIIC – FR-3	30.01.2002
FR	Schwarzsee	1	IIIC – FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	4	IIIC – SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (adaptation)	6	IIIC – SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	IIIC – SO-2	18.08.2004
GR	Samedan	1	IIIC – GR-1	30.01.2002
AG	Birrfeld	4	IIIC – AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (adaptation)	2	IIIC – AG-1	14.05.2003
AG	Fricktal-Schupfart	1	IIIC – AG-3	30.01.2002
TG	Amlikon	4	IIIC – TG-1	02.11.2005
TG	Lommis	4	IIIC – TG-2	02.11.2005
TG	Sitterdorf	4	IIIC – TG-3	02.11.2005
TI	Lugano-Agno	3	IIIC – TI-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette	4	IIIC – VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (adaptation)	3	IIIC – VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (2^e adaptation)	5	IIIC – VD-1	07.12.2007
VD	Lausanne-La Blécherette (3 ^e adaptation)	5	IIIC – VD-1	04.07.2012
VD	Payerne	5	IIIC – VD-2	07.12.2007
VD	Bex	2	IIIC – VD-3	14.05.2003
VD	Bex (adaptation)	5	IIIC – VD-3	07.12.2007
VD	Montricher	6	IIIC – VD-4	01.07.2009
VS	Münster	2	IIIC – VS-2	14.05.2003

VS	Raron Flugplatz	2	IIIC – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	IIIC – VS-6	14.05.2003
VS	Région Valais sud-est (VS-SE)	PAM 1	IIIC – PAM VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhorn	PAM 1	IIIC – PAM 1	17.09.2010
VS	Alphubel	PAM 1	IIIC – PAM 2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	PAM 1	IIIC – PAM 3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	PAM 1	IIIC – PAM 4	17.09.2010
VS	Trift	PAM 1	IIIC – PAM 5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	PAM 1	IIIC – PAM 6	17.09.2010
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures	4	IIIC – NE-1	30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adapt.)	4	IIIC – NE-1	02.11.2005
NE	Môtiers	4	IIIC – NE-2	02.11.2005
NE	Neuchâtel	5	IIIC – NE-3	07.12.2007
JU	Bressaucourt	3	IIIC – JU-1	18.08.2004

D'autres séries de fiches sont en préparation

Huitième série de fiches par installation

IIIC – BE-1	Bern-Belp (adaptation)
IIIC – BE-2	Thun
IIIC – VD-1	Lausanne-La Blécherette (adaptation)

Légende des cartes par installation

Anlage: **Bern-Belp****BE-1**

Teilnetz: Regionalflugplatz (mit Linienverkehr)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: Belp
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Allmendingen, Belp, Bern, Bremgarten bei Bern, Diemerswil, Kehrsatz, Kirchlindach, Köniz, Konolfingen, Meikirch, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Muri bei Bern, Niedermuhlern, Ostermundigen, Rubigen, Schlosswil, Schüpfen, Stettlen, Tägertschi, Toffen, Trimstein, Vechigen, Wald (BE), Walkringen, Wohlen bei Bern, Worb, Zollikofen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Allmendingen, Belp, Kehrsatz, Muri bei Bern, Rubigen, Wald
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 52'200 (2007–10)
 - max. 10 Jahre: 62'300 (2001)
 - Datenbasis LBK: 75'000
 - Nachfrageprognose 2020: 75'000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Seit 1929 Flugplatz der Bundesstadt, 1951 konzessioniert, 1985 privatisiert. Einziger öffentlicher Flugplatz des Kantons Bern, wichtigster Flugplatz für den Wirtschaftsraum «Hauptstadtregion Schweiz» und Basis für die in Bern stationierten Luftfahrzeuge des Bundes.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Linien-, Charter-, Taxi-, Transport-, Rund- und Arbeitsflüge), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Flüge mit Staatsluftfahrzeugen, Motor-, Helikopter- und Segelflug, Schulung/Aus- und Weiterbildung in allen Sparten, gelegentlicher Fallschirm- und Ballonsport, Werkflüge für Wartungs- und Unterhaltsbetriebe).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flughafens stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB3) und die Luftfahrtpolitik des Bundes. Sie sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.

Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

Grundlagendokumente:

- Betriebskonzession vom 16.10.1985
- Betriebsreglement vom 16.9.1985
- Lärmbelastungskataster vom März 2009
- Sicherheitszonenplan vom März 2000 mit Anpassung vom März 2006
- Koordinationsprotokoll vom Februar 2011

Die Festlegungen zur *Infrastruktur* und zum *Betrieb* des Flughafens beruhen auf einer Luftverkehrsprognose für das Jahr 2020 sowie der Entwicklungsstrategie und der Masterplanung der Flughafenhalterin. Sie sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die Flughafenhalterin beabsichtigt, die Nutzungen auf dem Flughafenareal in den nächsten Jahren zu entflechten und neu anzuordnen: Ein Teil der Flughafenanlagen soll auf das Areal südwestlich der Piste ausgelagert werden, Graspiste, Segelfluggpiste und Helikopterlandeplätze sollen neu organisiert werden. Damit will sie den neuen Vorgaben im Bereich der Sicherheit (Security, Safety) und der prognostizierten Flugverkehrsnachfrage Rechnung tragen.

Die vorgesehene Umlagerung der Nutzungen auf dem Flughafenareal kann innerhalb des bestehenden *Flughafenperimeters* realisiert werden. Eine Erweiterung des Perimeters ist einzig für den neuen «Parkplatz Nord» erforderlich. Die Abstimmung mit der Nutzungsplanung der Gemeinde Belp ist erfolgt.

Der Sicherheitszonenplan wird überarbeitet und neu aufgelegt. Mit diesem Plan werden auch die vorgesehenen Änderungen am Pistensystem abgedeckt sein.

Ausgehend von der Luftverkehrsprognose hat die Flughafenhalterin die durch den künftigen Flugbetrieb zu erwartende *Lärmbelastung* neu berechnet. In diesem Zusammenhang hat sie auch die An- und Abflugverfahren für die Helikopter und die Volten überprüft. Damit hat sie den Auftrag erfüllt, die Lärmsituation zu verbessern und die Konflikte mit dem Bauerwartungsgebiet in den umliegenden Gemeinden zu entschärfen. Die Abstimmung mit dem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept sowie mit der Siedlungsplanung der Gemeinde Belp ist noch vorzunehmen.

Zum *ökologischen Ausgleich* hat die Flughafenhalterin ein Konzept erarbeitet. Dieses Konzept weist den zu erhaltenden gesamthaften Naturwert auf dem Flughafenareal aus. Es dient zudem als Grundlage für die Festlegung künftiger ökologischer Ersatzmassnahmen.

Die *Zufahrtsstrasse* ab Belp zum Flughafenterminal soll mit einem neuen Strassenabschnitt Lindenkreisel–Ämmematt ergänzt werden. Ein genehmigter Strassenplan liegt vor, Kanton und Gemeinde Belp regeln die Finanzierung. Zudem plant die Gemeinde Belp eine neue Strasse in die Industriegebiete (Verbindung Ämmematt–Hüenerhubel), die auch zur Erschliessung der vorgesehenen Flughafenanlagen südlich der Piste dienen kann. Bis zur Realisierung dieser Strasse kann die bestehende Zufahrt (Muristrasse) als Übergangslösung weitergenutzt werden.

F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
<p>Zweckbestimmung:</p> <p>Der Flughafen Bern-Belp ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er sichert durch Linien- und Charterverkehr die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren. Er dient weiter den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen und soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht.</p> <p>Die Entwicklung des Flughafens richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen. Der Flughafen soll sich zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potentials massvoll entwickeln.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</p> <p>Der Betrieb wird bezüglich den Betriebszeiten und Verkehrsarten im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die Umweltvorschriften sind einzuhalten; einzig bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm können Erleichterungen gewährt werden. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flughafenhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Anpassungen der An- und Abflugverfahren sind innerhalb der nachfolgenden Festlegungen zur Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung möglich.</p> <p>Flugplatzperimeter:</p> <p>Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal, einschliesslich des Bereichs für Befeuerungs-, Navigations- und Kommunikationsanlagen sowie ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen am nördlichen Pistenende [1], der Erweiterungsbereiche für Hochbauten, Abstellflächen [2] und Parkplätze [3] nordöstlich der Piste und des Bereichs für Hochbauten, Abstellflächen und Helikopterlandeplätze südwestlich der Piste [4] (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Innerhalb des Flugplatzperimeters ist eine Änderung des Pistensystems (Anordnung von Graspiste, Segelfluggpiste oder Helikopterlandeplatz) möglich.</p> <p>Der Kanton Bern und die zuständigen Bundesstellen prüfen den Umgang mit den Fruchtfolgeflächen innerhalb des Perimeters.</p> <p>Lärmbelastung:</p> <p>Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • 		

	F	Z	V
<p>Steht fest oder ist zu erwarten, dass die Lärmbelastung auf Dauer von der im Lärmbelastungskataster (LBK) festgehaltenen Belastung abweicht, sind die zulässigen Lärmimmissionen nach den Bestimmungen der Lärmschutzverordnung (LSV) zu ermitteln und festzuhalten und der LBK entsprechend anzupassen.</p> <p>Zur Überprüfung des LBK weist die Flughafenhalterin die Lärmbelastung auf der Basis der effektiv geflogenen Bewegungen jährlich aus.</p> <p>Hindernisbegrenzung:</p> <p>Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung umgrenzt das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal (vgl. Anlagekarte). Massgebend sind die im Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen. Kanton und Gemeinden berücksichtigen diesen Plan bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p>Der bestehende Sicherheitszonenplan ist zu überarbeiten und neu aufzulegen. Ab diesem Zeitpunkt entfaltet er seine Wirkung und das als Zwischenergebnis festgelegte Gebiet gilt als festgesetzt.</p> <p>Bis zu diesem Zeitpunkt ist der bestehende Sicherheitszonenplan anzuwenden.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz:</p> <p>Grundsätzlich sollen von der Luftfahrt nicht genutzte Flächen auf dem Flughafenareal unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet bzw. bewirtschaftet werden. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p> <p>Die bestehenden Naturwerte auf dem Flughafenareal erfüllen die Anforderungen an den ökologischen Ausgleich. Zusätzliche Massnahmen sind nicht erforderlich. Die dem ökologischen Ausgleich dienenden Flächen sind so zu pflegen, dass ihr Naturwert erhalten bleibt. Die Flughafenhalterin weist dies periodisch nach.</p> <p>Die durch den Bau von Flughafenanlagen erforderlichen ökologischen Ersatzmassnahmen sind durch die Aufwertung geeigneter Flächen innerhalb des Flughafenperimeters zu realisieren, wobei der gesamthafte Naturwert innerhalb des Perimeters nicht vermindert werden darf. Der konkrete Ersatzbedarf wird zum Zeitpunkt der Genehmigung neuer Flughafenanlagen ermittelt und festgelegt.</p> <p>Erschliessung:</p> <p>Kanton und Gemeinden sorgen in Absprache mit der Flughafenhalterin für eine attraktive Erschliessung des Flughafens mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. Damit soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen erhöht werden. Die Flughafenhalterin unterstützt dieses Ziel mit einer konsequenten Parkplatzbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und einer Koordination des Parkplatzangebots mit der Gemeinde Belp. Wesentliche Ausbauten der Parkplatzanlagen sind in ein Gesamtkonzept über die Verkehrsererschliessung am Flughafen einzubetten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • 	

	F	Z	V
<p>Der Kanton und die Gemeinde Belp erstellen eine neue Zufahrtsstrasse ab Belp zum Flughafenterminal.</p> <p>Neue Flughafenanlagen südlich der Piste sind von Belp her zu erschliessen. Die Gemeinde ist für die Planung dieser Erschliessung besorgt und realisiert sie in Zusammenarbeit mit der Flughafenhalterin.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • 		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung:</p> <p>Der Betrieb und die Entwicklung des Flughafens Bern-Belp, wie sie im vorliegenden Objektblatt festgelegt sind, sind das Ergebnis einer generellen Abwägung der Interessen der Gesellschaft, der Wirtschaft und des Umweltschutzes. Sie entsprechen den Grundsätzen der Nachhaltigkeit soweit dies auf Sachplanstufe beurteilt werden kann. Die abschliessende Prüfung der Umweltverträglichkeit neuer Vorhaben bei der Infrastruktur und beim Betrieb erfolgt in den entsprechenden Genehmigungsverfahren.</p> <p>Die Zweckbestimmung des Flughafens steht mit den Zielen des Kantons Bern in Einklang. Gemäss Richtplan befürwortet der Kanton Flüge im öffentlichen Interesse, verfolgt aber eine zurückhaltende Politik bei Flügen der rein privaten Bedarfsfliegerei. Er setzt sich für den Erhalt und den massvollen Ausbau des Linienverkehrs zu europäischen Zentren ein, sofern diese mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind. Die Koordination im Bereich der Luftfahrt auf kantonaler Ebene stellt die Luftfahrtkommission sicher.</p> <p>Den Festlegungen zum Betrieb liegt eine aktualisierte Luftverkehrsprognose zu Grunde. Diese stützt sich unter anderem auf die Nachfrageprognose zur «Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030» von 2005. Demnach ist bis 2020 mit einer Verkehrsmenge von jährlich 68'000 bis 75'000 (wovon bis zu 12'000 Linien- und Charterflüge) und einer Passagierzahl von bis zu 300'000 zu rechnen.</p> <p>Der Entwicklung der Verkehrsleistung sind durch Infrastruktur und Platzverhältnisse auf dem Belpmoos langfristig klare Grenzen gesetzt. Der Einsatz von grösseren Flugzeugtypen bleibt primär durch die Pistendimensionen und die topografischen Verhältnisse limitiert.</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</p> <p>In den vergangenen Jahren wurden am Flughafen verschiedene Um- und Ausbauten realisiert: Pistenverlängerung Richtung Nord und Betriebsgebäude (2001), Terminal (2003), Zufahrtsstrasse aus Richtung Belp, Abschnitt Ämmematt–Flughafenterminal (2005), Pistenverlängerung Richtung Süd und Erneuerung Instrumenten-Landesystem (2008). Auf den ursprünglich vorgesehenen Bau eines Parkhauses wurde verzichtet.</p> <p>Die Flughafenhalterin beabsichtigt nun, die Anlagen des privaten Geschäftsreiseverkehrs, der Wartungsfirmen, der Flugschulen sowie des Motor- und Segelflugsports von den Anlagen des Linien- und Charterverkehrs zu trennen und auf das Areal südwestlich der Piste auszulagern. Die Segelfluggpiste soll aufgehoben und in die bestehende Graspiste integriert werden. Zusätzlich soll ein separates Landefeld für die Segelflugzeuge erhalten bleiben, das gleichzeitig als neue Helikopterlandefläche dienen soll. Ausgehend von dieser Landefläche sollen die An- und Abflugwege der Helikopter ebenfalls neu organisiert werden.</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i> ALPAR Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, 3123 Belp</p>		

Durch diese Nutzungsumlegung kann im Terminalbereich und auf dem Vorfeld nördlich der Hauptpiste der für die Umsetzung der Sicherheitsvorgaben (mit der Pistenverlängerung verbundene Verbreiterung des Sicherheitsstreifens, strengere Hindernisbegrenzung, Trennung bei der Abfertigung der Passagiere nach den Bestimmungen des Schengenvertrags, verstärkte Zutrittskontrollen für das Personal auf dem Flughafenareal) notwendige Freiraum gewonnen werden.

Der Flugplatzperimeter ist mit dem Zonenplan der Gemeinde Belp abgestimmt. Die «Flugplatzzone A» innerhalb des Perimeters bietet auch Platz für Nebenanlagen. Im Zuge der vorgesehenen Umlagerung der Flughafenutzungen soll diese Flugplatzzone überprüft werden.

Befeuerungs-, Navigations- und Kommunikationsanlagen können auch ausserhalb des Flughafenperimeters realisiert werden (betrifft namentlich Anlagen am südlichen Pistenende).

Lärmbelastung:

Das «Gebiet mit Lärmbelastung» definiert die mögliche Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmbelastungskurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen.

Dem «Gebiet mit Lärmbelastung» liegt die Luftverkehrsprognose für 2020 mit 75'000 Bewegungen zu Grunde. Darin enthalten sind 16'000 Bewegungen von Grossflugzeugen im Tagbetrieb (6–22 Uhr) und 200 in der ersten Nachtstunde (22–23 Uhr). Berücksichtigt ist ebenfalls der vorgesehene, auf der Satellitennavigation beruhende Anflug.

Dargestellt sind die Lärmkurven zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufen II und III (PW ES II und PW ES III). Sie umhüllen die Lärmkurven zum PW ES II bzw. III für den Gesamtverkehr am Tag (57 bzw. 60 dB(A)), den Gesamtverkehr in der ersten Nachtstunde (50 dB(A)) und den Verkehr der Kleinluftfahrzeuge (55 bzw. 60 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurven stehen stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglements- oder Plangenehmigungsverfahren) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten. Sie müssen sich innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» befinden. Eine Änderung des Betriebsreglements wird insbesondere fällig, wenn die vorgesehene Umgestaltung des Pistensystems (Zusammenlegung von Gras- und Segelfluggpiste, Verlegung Helikopterlandeplatz) realisiert und die An- und Abflugwege entsprechend angepasst werden.

Bei der Genehmigung von Nutzungszonenplänen und bei Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten tragen Kanton und Gemeinden den Bestimmungen der LSV Rechnung. Sie berücksichtigen den Lärmbelastungskataster (LBK) vom März 2009, in dem die nach Art. 36 LSV ermittelte Lärmbelastung für den bestehenden Betrieb abgebildet ist.

Um die Entwicklung des Flugbetriebs auch langfristig mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen, berücksichtigen Kanton und Gemeinden bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung zusätzlich das «Gebiet mit Lärmbelastung» (keine neuen Einzonungen auf Arealen mit Überschreitung des Planungswerts). Dieses Gebiet ist auf die obere Grenze der Luftverkehrsprognose ausgerichtet. Dadurch soll dem Flughafen raumplanerisch ein Entwicklungsspielraum gewährt werden, der seiner Funktion als wichtige Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsstandort Bern angemessen ist.

Die Ergebnisse des jährlichen Nachweises der Lärmbelastung (Lärmberechnung) sind dem BAZL und der kantonalen Luftfahrtkommission mitzuteilen. Sie dienen der Prüfung, ob sich der Betrieb im bewilligten Rahmen bewegt («zulässige Lärmimmissionen»).

Hindernisbegrenzung:

Der Sicherheitszonenplan gewährleistet die Freihaltung der An- und Abflugkorridore von Hindernissen. Er orientiert sich an den geltenden internationalen Normen («ICAO Annex 14»). Er ist für die Grundeigentümer verbindlich und bei der Erteilung von Baubewilligungen zu berücksichtigen. Er entfaltet seine Wirkung mit der öffentlichen Auflage nach Luftfahrtgesetz (LFG, Art. 43).

Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» entspricht der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im Sicherheitszonenplan. Das als Zwischenergebnis festgelegte Gebiet bezieht sich auf den Sicherheitszonenplan, der nach den Normen von «ICAO Annex 14» neu zu konstruieren und aufzulegen ist. Dieser überarbeitete Sicherheitszonenplan deckt auch die nach der vorgesehenen Umgestaltung des Pistensystems (Graspiste, Helikopterlandeplatz) erforderlichen Höhenbeschränkungen ab und muss bei einer Realisierung dieses Projekts nicht noch einmal angepasst werden. Er wird den bisher gültigen Sicherheitszonenplan vom März 2000 (angepasst aufgrund der verlängerten Piste im März 2006, Umriss in der Karte als Festsetzung dargestellt) ablösen.

Neu betroffen ist das Gebiet der Gemeinden Allmendingen, Bremgarten bei Bern, Diemerswil, Kirchlindach, Konolfingen, Meikirch, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Niedermuhlern, Ostermundigen, Schlosswil, Schüpfen, Stettlen, Tägertschi, Toffen, Trimstein, Vechigen, Walkringen, Wohlen bei Bern, Worb, Zollikofen.

Die Gemeinden berücksichtigen die im Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen in ihrer Ortsplanung, indem sie keine Bauzonen ausscheiden, die bei der späteren Überbauung zur Durchstossung einer Hindernisbegrenzungsfläche führen würden. Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» selbst ist nicht direkt mit einer Höhenbeschränkung verbunden, es weist nur auf das vom Sicherheitszonenplan betroffene Gebiet hin.

Für Hindernisse, die höher als 60 m (im überbauten Gebiet) bzw. 25 m (ausserhalb überbautem Gebiet) sind, gilt zudem die Melde- und Bewilligungspflicht nach VIL Art. 63.

Natur, Landschaft und Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen zu unterscheiden: Die Ersatzmassnahmen beziehen sich auf die Pflicht zur ökologischen Wiederherstellung gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) bei der Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe. Mit den ökologischen Ausgleichsmassnahmen soll demgegenüber ein Beitrag im Sinne von Art. 18b NHG für die durch den Betrieb des Flughafens verursachten Belastungen auf den Naturhaushalt und die Landschaft geleistet werden (vgl. auch Landschaftskonzept Schweiz, Massnahme 6.03).

Als Arbeitshilfe zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen haben die Bundesstellen Empfehlungen herausgegeben (BUWAL/BAZL 2004).

Der empfohlene Richtwert von 12 % des Flughafenareals ist heute bei weitem übertroffen (ökologisch bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen und andere naturnahe Flächen). Zusätzliche Ausgleichsmassnahmen sind deshalb nicht mehr erforderlich, die bestehenden Naturwerte sollen aber erhalten bleiben. Als Referenzzustand hat die Flughafenhalterin den gesamthaften Naturwert innerhalb des Perimeters mit verschiedenen Feldaufnahmen ermittelt und in einem Konzept festgehalten («Management der ökologischen Ausgleichsflächen» vom Februar 2011). Für den geforderten periodischen Nachweis dieses gesamthaften Naturwerts ist ein Rhythmus von fünf Jahren vorgesehen.

Ausgehend vom Referenzzustand hat die Flughafenhalterin in ihrem Konzept auch den Ersatzbedarf für die vorgesehene Umlagerung der Nutzungen und das Potenzial für ökologische Aufwertungsmassnahmen auf dem unüberbauten Flughafenareal abgeschätzt. Das Konzept ermöglicht, die künftigen Ersatzmassnahmen unter Einhaltung des gesamthaften Naturwerts in ein ökologisches Netz einzubetten und bereits im Voraus einzuleiten. Es kann die detaillierten projektbezogenen Untersuchungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) jedoch nicht ersetzen: Nach NHG können der ökologische Wert der beanspruchten Flächen bzw. der Umfang der Ersatzmassnahmen erst zum Zeitpunkt der Plangenehmigung der einzelnen Bauvorhaben definitiv ermittelt und festgelegt werden.

Als Massnahme zur Luftreinhaltung hat die Flughafenhalterin 2001 schadstoffabhängige Landegebühren eingeführt. Diese Gebühren wurden 2010 an ein europäisches Modell angepasst, welches das Verursacherprinzip besser berücksichtigt. Die Gebühren richten sich neu nach der absoluten Menge der Stickoxidemissionen.

Der generelle Umgang mit den Fruchtfolgeflächen (FFF) richtet sich nach den Grundsätzen im Richtplan des Kantons Bern (Massnahmenblatt A_06).

Für den Umgang mit den FFF innerhalb des Flugplatzperimeters werden derzeit auf Bundesebene Lösungen gesucht. Zusammen mit dem Kanton wird insbesondere zu prüfen sein, ob und wieviele dieser FFF dem kantonalen Kontingent zugerechnet werden können. Innerhalb des Flugplatzperimeters sollen FFF höchstens nur noch auf Flächen ausgeschieden werden, welche die notwendige Bodenqualität aufweisen und langfristig nicht für Flughafenanlagen genutzt werden. Die FFF, die durch den Bau des Parkplatzes Nord verloren ging, wurde in diesem Sinne ersetzt.

Die Massnahmen zum Hochwasserschutz an der Aare und an der Gürbe sind mit der Flughafenplanung koordiniert. Als Grundlage ist die Gefahrenkarte der Gemeinde Belp zu berücksichtigen.

Bei künftigen Ausbauprojekten ist zu prüfen, ob der Flughafen auf Grund der vorgesehenen Änderungen in den Geltungsbereich der Störfallverordnung (StFV) fällt.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1314	Aarelandschaft Thun-Bern
BLN:	1320	Schwarzenburgerland mit Sense- und Schwarzwasser-Schluchten
Moorlandschaft:	280	Aare/Giessen
Auengebiet:	69	Belper Giessen

Erschliessung:

Dem Grundsatz, wonach Flugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zu erschliessen sind, wird mit den bestehenden Busverbindungen von Bern und von Rubigen/Belp Rechnung getragen. Die Qualität dieses öffentlichen Verkehrsangebots für Beschäftigte, Passagiere und Besucher am Flughafen soll erhalten und soweit möglich verbessert werden (z. B. direkte Verbindungen, attraktive Fahrplangestaltung). Mit einem massvollen, zurückhaltenden Ausbau des Parkplatzangebots und einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung auf dem Flughafenareal soll dieses Ziel weiterhin unterstützt werden. Im Gesamtkonzept, in das wesentliche Ausbauten der Parkplatzanlagen einzubetten sind, sind insbesondere auch das Zahlenverhältnis zwischen öffentlichem und privatem Verkehr am Flughafen (Modalsplit) und die Massnahmen zur Verbesserung des Anteils des öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen.

Die bereits erstellte Zufahrtsstrasse zwischen Ämmematt und Flughafen-terminal soll durch einen neuen Strassenabschnitt zwischen Lindenkreisel und Ämmematt ergänzt werden. Für diesen Strassenabschnitt besteht ein genehmigter Strassenplan. Die Finanzierung wird zwischen Kanton und Gemeinde Belp geregelt.

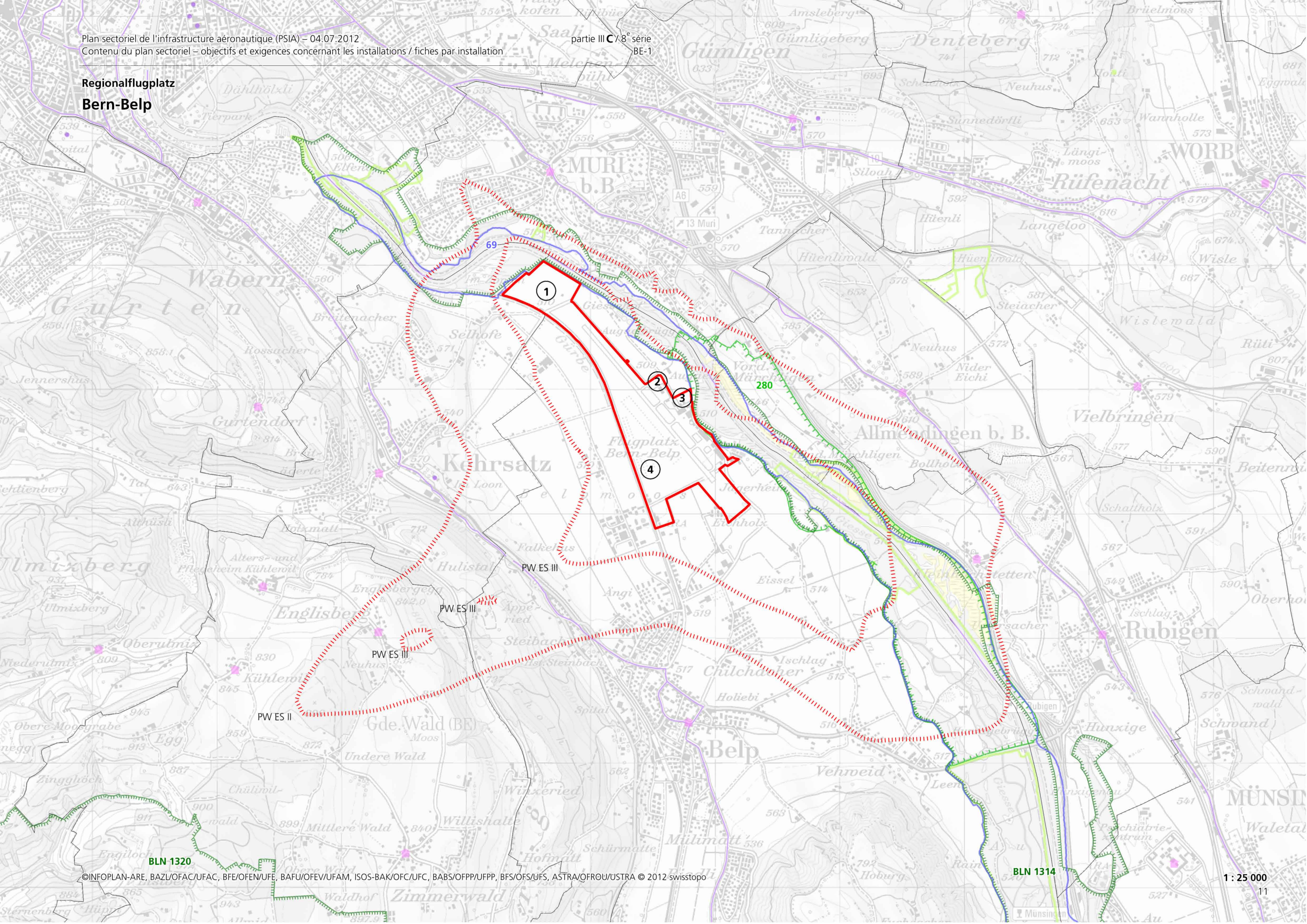
Die bestehende Strasse zwischen Kehrsatz und Flughafen bleibt als öffentliche Strasse bestehen. Insbesondere dient sie als wichtige Achse für Notfalleinsätze. Diese Zufahrt bleibt aber auf 800 Fahrten pro Tag beschränkt und kann nicht ausgebaut werden.

Die vorgesehenen Flughafenanlagen südlich der Piste sollen mit der von der Gemeinde Belp geplanten neuen Zufahrtsstrasse in die Industriegebiete (Verbindung Ämmematt-Hüenerhubel) erschlossen werden. Bis zur Realisierung dieser Strasse kann die bestehende Zufahrt (über die Muristrasse) als Übergangslösung weitergenutzt werden.

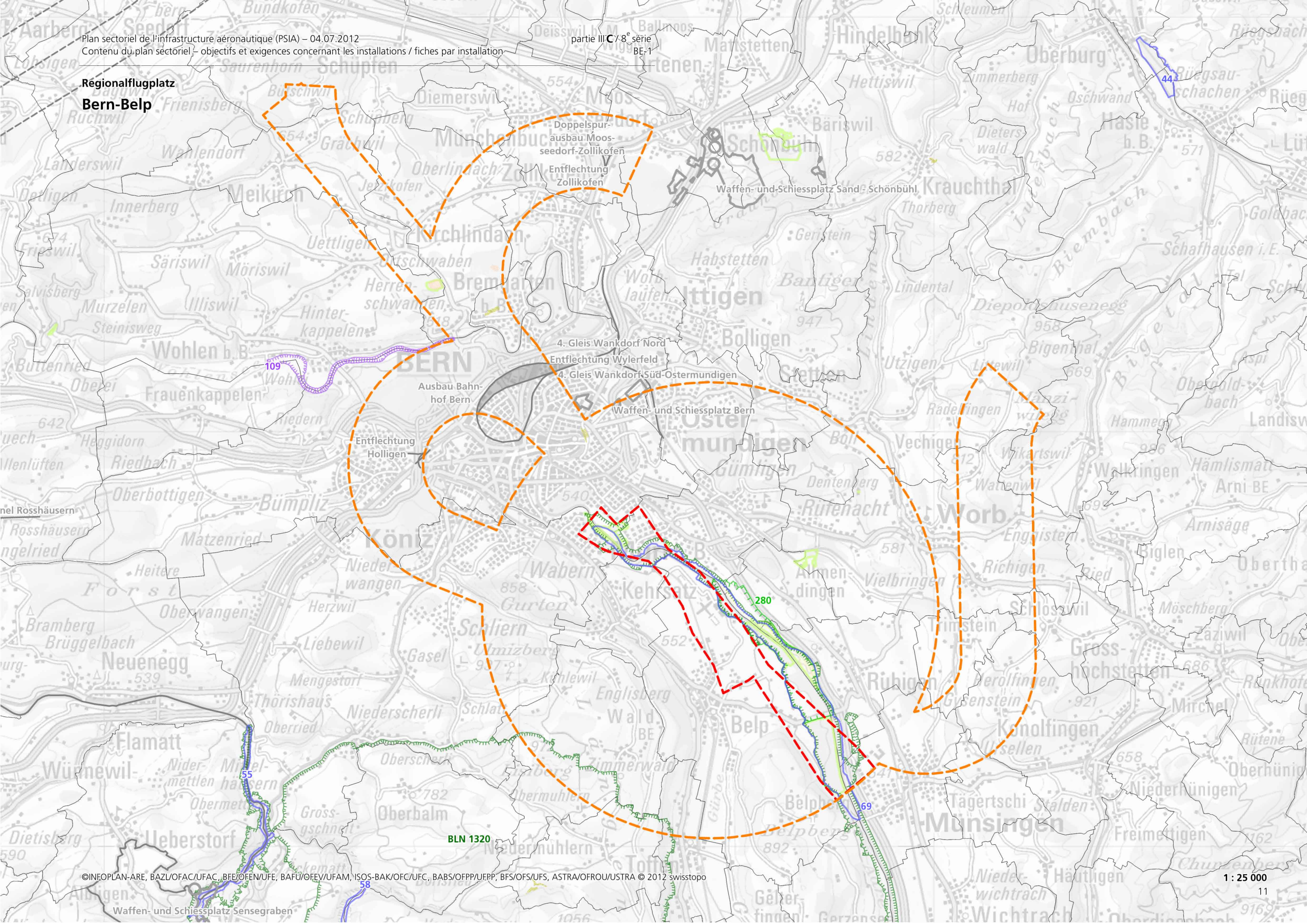
Als Ersatz für die Parkplätze, die aufgehoben oder neu der Freizeitnutzung zugeteilt wurden (P5, P6, «Sommerparkplatz»), wurde neben den Terminalgebäuden, am Standort des ehemaligen Installationsparkplatzes, ein neuer Parkplatz erstellt («Parkplatz Nord»). Der Flugplatzperimeter wird entsprechend erweitert. Gemeinde Belp und Flughafenhalterin koordinieren ihr Parkplatzangebot, indem sie die eingeschlagene Entflechtung von Flughafen- und Freizeitparkplätzen weiterführen.

Regionalflugplatz
Bern-Belp

partie III C/8° série
BE-1



**Regionalflugplatz
Bern-Belp**



Anlage: **Thun**

BE-10

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: Thun
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Thierachern, Thun, Uetendorf
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Thun
- Verkehrsleistung:

- Ø 4 Jahre (2008–2011):	8'450
- max. 10 Jahre: (2007)	8'900
- Potential	10'000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugfeld, 1915 ursprünglich als Militärflugplatz in Betrieb genommen, seit 1934 zivil genutzt. Betrieb durch den Flugplatzverein Thun.

Der Flugplatz dient hauptsächlich dem Motor- und Segelflugsport, der Schulung, Werkflügen für Hersteller- und Unterhaltsbetrieb sowie gelegentlich dem Fallschirmsport.

Stand der Planung und Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB4). Sie sind mit dem kantonalen Leitbild und dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Der Flugplatz soll im bisherigen, akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden. Er dient im Wesentlichen dem Flugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Trotz dem privaten Charakter soll er aber auch im öffentlichen Interesse liegenden Zwecken wie Geschäfts-, Tourismus- und Arbeitsflügen dienen.

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 4.9.1980
- Betriebsreglement vom 30.9.1980
- Lärmbelastungskataster Dezember 1992
- Hindernisbegrenzungsflächenkataster vom 26.4.1994
- Koordinationsprotokoll vom April 2011

<p>Das Flugplatzareal ist im Besitz des VBS und wird dem Flugplatzverein Thun verpachtet. Das VBS sowie die betroffenen Gemeinden sind mit den betrieblichen Rahmenbedingungen einverstanden, solange sich der Betrieb im Rahmen der letzten 10 Jahre bewegt, keine Lärmzunahme an Wochenenden erfolgt und der Flottenmix nur zugunsten lärmärmerer Flugzeuge verändert wird. Zusätzlich fordert das VBS, dass die Bewegungszahl von 10'000 nicht überschritten wird. Diese Bewegungszahl wie auch weitere Forderungen der Gemeinden sind allenfalls mit einer <i>privatrechtlichen Vereinbarung</i> zwischen dem VBS und dem Flugplatzhalter zu vereinbaren.</p> <p>Über Änderungen der bestehenden Infrastruktur oder neue Infrastrukturbauten wird in den entsprechenden Plangenehmigungsverfahren entschieden. Zur Verbesserung der Startsituation für den Segelflugzeugschlepp beabsichtigt die Flugfeldhalterin, befestigte Anrollstreifen zu erstellen. Weitere Absichten bestehen zur Sanierung des Flugplatzrestaurants und des Parkplatzes. Der Bau einer Hartebelagpiste steht nicht zur Diskussion.</p> <p>Das Gebiet innerhalb der Baulinie der Autobahn A6 (Tunnel unter dem Flugplatz) darf nur mit Zustimmung des ASTRA überbaut werden.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Thun ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Motor- und Segelflugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Zusätzlich dient er Werkflügen für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe sowie gelegentlich dem Fallschirmsport. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge).</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugplatz wird im bisherigen Rahmen weiter genutzt. Das Betriebsreglement ist formell zu prüfen und der Simultanbetrieb der Motorflugpiste und der Segelflugpiste zu verbieten.</p> <p>Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Zur Verbesserung der Benützbarkeit der Piste und der betrieblichen Abläufe können auf der Segelflugpiste bei Bedarf befestigte Anrollstreifen erstellt werden.</p>	<p>F</p> <ul style="list-style-type: none">•••	<p>Z</p>	<p>V</p>

	F	Z	V
<p>Flugplatzperimeter:</p> <p>Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Teile des Flugplatzperimeters liegen innerhalb der Baulinie der Autobahn A6. In diesem Bereich dürfen keine baulichen Veränderungen ohne Zustimmung des ASTRA vorgenommen werden.</p> <p>Lärmbelastung:</p> <p>Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Hindernisbegrenzung:</p> <p>Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz:</p> <p>Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit der Grundeigentümerin, der Stadt Thun und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • 		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung:</p> <p>Die Zweckbestimmung des Flugplatzes Thun ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und wird gestützt durch die Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil SIL Teil III B4. Gemäss dem Grundsatz 5 dienen Flugfelder im Wesentlichen dem Flugsport sowie der fliegerischen Ausbildung. Trotz dem privaten Charakter der Flugfelder sollen sie auch im öffentlichen Interesse liegenden Zwecken dienen, z. B. in den Bereichen Geschäfts-, Tourismus- und Arbeitsflüge.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</p> <p>Der Flugplatzverein als Flugplatzhalter ist Eigentümerin der Anlage, betreibt diese aber auf gepachtetem Boden. Grundeigentümerin ist das VBS. Der Betrieb ist mit den Vorgaben des VBS abzustimmen. Allfällige Bewegungsbeschränkungen mit fixen Bewegungszahlen zwischen dem VBS und dem Flugplatzhalter sind auf privatrechtlicher Basis festzulegen. Die Zählweise für Segelflugzeuge wäre in diesem Zusammenhang festzulegen.</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalter:</i> Flugplatzverein Thun Allmendstrasse 181k 3603 Thun</p>		

Der Flugplatzhalter prüft das aus dem Jahr 1980 stammende Betriebsreglement formell. Zudem ist der Simultanbetrieb der Segelflug- und Motorfluggpisten zu untersagen (keine gleichzeitigen Starts und Landungen auf den beiden Pisten), da dieser wegen zu kleinen Abständen den ICAO-Anforderungen nicht entspricht. Die Betriebszeiten sind so zu halten, dass es zu keiner Ausweitung gegenüber dem bisherigen Betrieb kommt. Allfällige privatrechtliche Vereinbarungen bezüglich des Flugbetriebs sind mit dem Betriebsreglement umzusetzen. Wo nötig ist das Reglement an geänderte gesetzliche Rahmenbedingungen anzupassen. Mit dem Betriebsreglement schafft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips zur Reduktion der Umweltbelastung. Der Flugplatzhalter schult die Piloten bezüglich der Einhaltung der Volten und kommuniziert aktiv mit den betroffenen Gemeinden, beispielsweise im Rahmen eines regelmässigen «Runden Tisches».

Der Bau von Anrollstreifen auf der Segelfluggpiste erfordert ein Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht. Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens näher zu untersuchen und, wenn angezeigt, mit geeigneten Massnahmen auszugleichen.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Ausgehend vom Armeebericht, den der Bundesrat im Oktober 2010 verabschiedet hat, ist mit einer Konzentration der militärischen Infrastruktur am Standort Thun zu rechnen. Das VBS als Grundeigentümer will auf dem Flugplatzareal alle Optionen für zusätzliche militärische Nutzungen offen halten. Es kann deshalb dem vom Flugplatzhalter gewünschten Neubau eines Hangars ausserhalb der heutigen Baurechtsfläche nicht zustimmen.

Für die von der Flugplatzhalterin beabsichtigte Sanierung des Flugplatzrestaurants und des Parkplatzes wird das BAZL bei Eingabe des Baugesuches darüber entscheiden, ob ein Verfahren nach Luftfahrtrecht (Flugplatzanlage) oder nach kantonalem Recht (Nebenanlage) zur Anwendung kommt. In beiden Fällen wird der Einfluss dieser Bauten auf den Flugbetrieb zu prüfen sein.

Innerhalb des Flugplatzperimeters sind keine Fruchtfolgeflächen (FFF) betroffen.

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen.

Die Lärmbelastungskurve entspricht dem Lärmbelastungskataster von 1989 und beruht auf einer jährlichen Bewegungszahl von 10'904. Dies entspricht der heutigen und in der Region für die Zukunft erwünschten Verkehrsleistung. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 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). Im Falle einer Erstellung von befestigten Anrollstreifen sind die Auswirkungen auf die Lärmbelastungskurve im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zu überprüfen. Allenfalls ist eine Neuberechnung der Lärmkurve erforderlich.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächenkataster von 1994. Im Falle von Anpassungen am Pistensystem ist der Hindernisbegrenzungsflächenkataster zu prüfen, falls erforderlich anzupassen und zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch dem BAZL einzureichen.

Natur- und Landschaftsschutz:

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

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugfeld soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen.

Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen wenn möglich innerhalb dieses Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig oder nicht anders möglich, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Flugplatz- und Waffenplatzperimeters in Betracht gezogen werden.

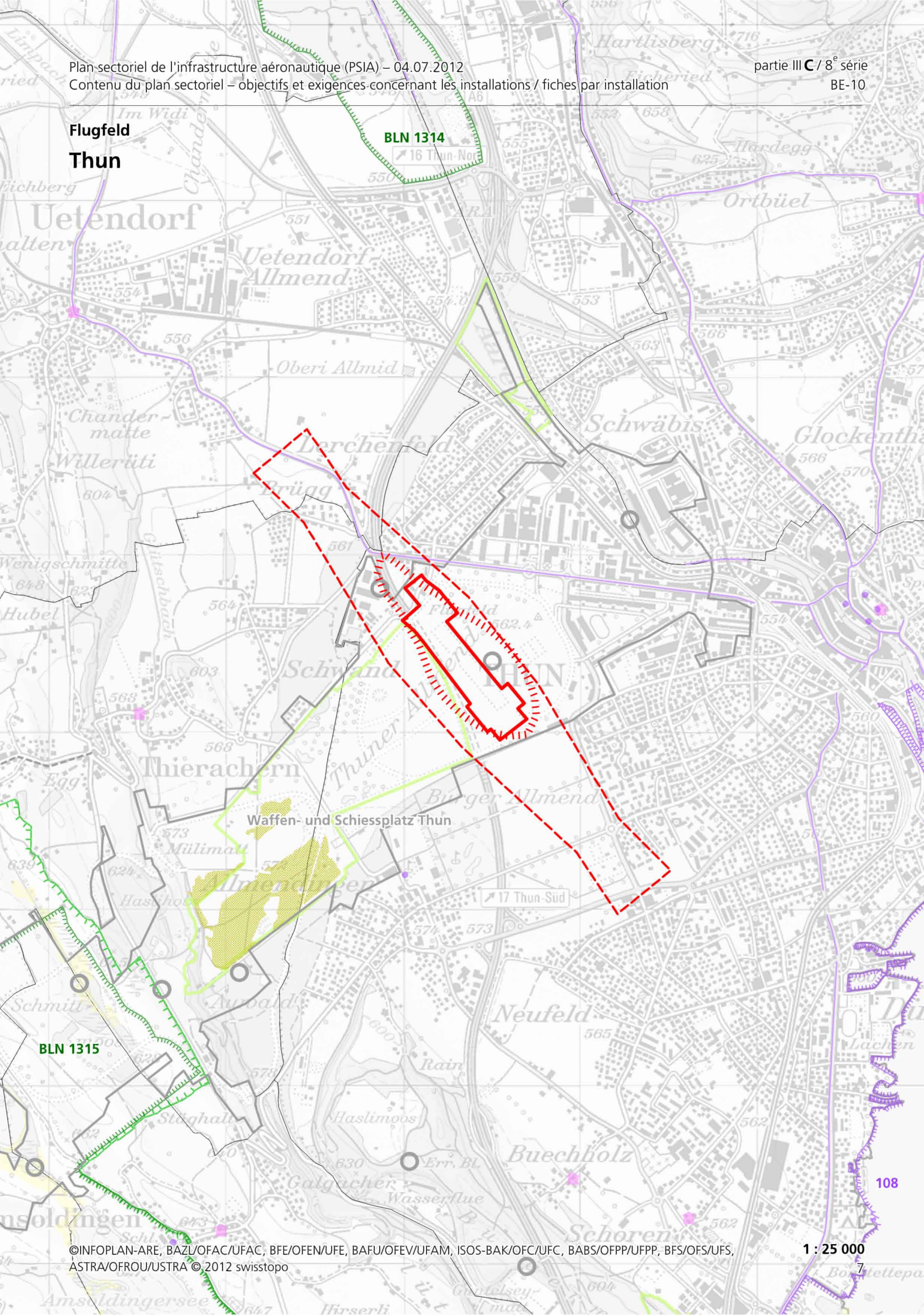
Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Diese Arbeiten sollen mit dem bestehenden Landschaftsentwicklungskonzept der Stadt Thun koordiniert werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BUWAL/BAZL 2004). Können die Ausgleichsflächen weder innerhalb des Flugplatzperimeters, noch ausserhalb des Flugplatz- und Waffenplatzperimeters realisiert werden, können – nach Rücksprache mit dem VBS – Massnahmen, die das VBS im Rahmen seines Projektes «Natur, Landschaft, Armee – Waffenplatz Thun (NLA)» bereits ergriffen hat, angerechnet werden.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1314	Aarelandschaft Thun–Bern
BLN:	1315	Amsoldinger- und Uebeschisee
Wasser- und Zugvogelreservat:	108	Kanderdelta bis Hilterfingen (BE)

Flugfeld

Thun



Installation: **Lausanne-La Blécherette**

VD-1

Réseau partiel: Aérodrome régional

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: Lausanne
- Communes avec limitation d'obstacles: Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Romanel-sur-Lausanne
- Communes avec exposition au bruit: Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly, Romanel-sur-Lausanne
- Prestations de trafic:
 - moyenne 4 ans: 32'780 (2003–2006)
 - max. 10 ans: 36'661 (2002)
 - base de référence CB: 45'000 (1996)
 - potentiel PSIA: 45'000

Rôle et fonction de l'installation:

Aérodrome régional concessionnaire existant depuis 1910. Il est le plus ancien et le plus important du canton et appartient au réseau des aérodromes régionaux de Suisse.

Base régionale pour le trafic commercial (vols taxi et de transport, vols de secours) et non commercial (vols à moteur à des fins sportives avec restrictions conformes au règlement d'exploitation, vols d'instruction de formation et de perfectionnement, vols techniques d'entretien).

Etat de la coordination:

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

Renvois:

Réseau aérodromes régionaux III – B2

Documents de base:

- concession d'exploitation du 20.12.2006
- règlement d'exploitation du 17.7.1991
- cadastre d'exposition au bruit de juillet 1996
- cadastre de limitation d'obstacles de mars 1995
- plans des zones de sécurité de février 1978
- protocole de coordination de juin 2006

L'infrastructure, le périmètre et l'exploitation de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Les problèmes en suspens (prise en compte du pôle de développement économique «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne –, abaissement des surfaces de sécurité) sont identifiés dans le protocole de coordination. Ils doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal pour ceux qui concernent les utilisations voisines.

Un nouveau processus de coordination s'est déroulé suite au projet de déménagement de la base REGA et la construction d'un nouveau bâtiment. Les effets particuliers ont été pris en considération.

Un processus de coordination a également eu lieu suite à la volonté d'agrandir le périmètre d'aérodrome, consécutivement au projet de nouveaux hangars au nord des hangars existants. Les effets particuliers ont été pris en considération.

Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés dans le cadre de la coordination liée au projet de nouvelle infrastructure de la REGA. Les courbes de bruit reflètent les discussions; elles se basent sur l'exploitation définie par le projet de règlement d'exploitation, approuvé en 2005 et pendant devant le Tribunal administratif fédéral, et intègrent les modifications des trajectoires de vols des hélicoptères de la REGA.

Une étude de faisabilité devra être effectuée sur l'abaissement des surfaces de sécurité en cas de mise en place d'un système de navigation aux instruments.

Enfin, l'utilisation des hangars en contrebas de la piste a été examinée. Le projet a reçu l'aval de la Ville de Lausanne. Cette utilisation nécessite la création partielle d'une voie de roulage, actuellement en cours de procédure. L'augmentation du périmètre qui en résulte a été prise en considération.

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).

D É C I S I O N S

Fonction de l'installation:

L'aéroport est une installation d'importance régionale pour les vols d'affaires, de tourisme et de travail, les vols de formation et de perfectionnement ainsi que ceux liés à l'aviation sportive. En tant que tel, il doit offrir une infrastructure correspondant à sa fonction et aux normes internationales.

Un développement est possible lorsque les prestations en question répondent à un besoin de développement régional et à un intérêt public.

CR

•

CC

IP

•

	CR	CC	IP
<p>Conditions générales de l'exploitation:</p> <p>L'exploitation se déroule dans l'ensemble dans le cadre actuel, avec quelques aménagements qui nécessitent une adaptation du règlement d'exploitation. En vue de réduire la charge sonore, il est prévu de prolonger la trajectoire vers le nord après un décollage de la piste 36, de procéder à des approches directes, d'élever et de déplacer les secteurs d'entrée, d'élever la volte et de procéder aux approches et décollages des hélicoptères par l'ouest également, les arrivées par l'est étant maintenues. En outre, il est prévu de rendre possible l'octroi de dérogations suivant des modalités à préciser dans le règlement d'exploitation.</p> <p>Le nouveau règlement doit faire l'objet d'une procédure d'approbation.</p> <p>Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.</p> <p>Périmètre d'aérodrome:</p> <p>Périmètre: voir carte. Le périmètre fixé englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique, en incluant les projets approuvés de constructions à l'est de la piste – bâtiments administratifs et hangars [1], et le projet de base REGA au nord [2] et les projets d'atelier de maintenance et de nouveaux hangars [5].</p> <p>Le projet de maintenir en fonction des hangars sis en contrebas de la piste, dans le but de créer un musée de l'aviation (volant) a été pris en considération dans la définition du périmètre [4].</p> <p>Exposition au bruit:</p> <p>Territoires exposés au bruit: voir carte. La nouvelle courbe de référence tient compte des mesures prises afin de réduire le bruit de l'installation (redéfinition des procédures d'approche et de décollage ainsi que des voltes) ainsi que des nouvelles routes hélicoptères suite au déménagement de la base REGA. Les courbes, qui émanent du rapport d'impact sur l'environnement lié à la procédure d'approbation des plans de la base REGA, serviront de base au nouveau cadastre d'exposition au bruit suite à ladite procédure.</p> <p>Un cadastre d'exposition au bruit doit être établi.</p> <p>Aire de limitation d'obstacles:</p> <p>Territoires concernés par la limitation d'obstacles: voir carte. La ligne de référence se fonde sur le plan de zones de sécurité de 1978.</p> <p>La limitation d'obstacles doit être ré-examinée en relation avec l'exploitation de la nouvelle base REGA au nord, et au besoin adaptée.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • 		

	CR	CC	IP
<p>Protection de la nature et du paysage: Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.</p> <p>L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture seront pris en compte.</p> <p>Equipement: L'accès à l'aérodrome se fait par la route et par bus urbains.</p> <p>Le canton et la ville développent et améliorent les liaisons aéroport – centre-ville et mettent en place une interface de transport dans le cadre du pôle de développement cantonal «Blécherette Région» – composé de trois sites distincts sur les communes de Lausanne, du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne [3].</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • 	
<p>E X P L I C A T I O N S</p> <p>Fonction de l'installation, exploitation: Pas de développement prévu de l'installation. Le cadre général actuel reste inchangé avec une enveloppe de 45'000 mouvements. Cependant, conformément à la concession de construction d'août 1998, une année après la mise en service de la nouvelle piste, l'exploitant de l'aéroport a établi un rapport dans lequel il a proposé des modifications de l'exploitation visant une réduction du bruit. Les modifications de l'exploitation proposées par l'exploitant dans le rapport du 18 mars 2002 confirment l'opportunité d'ouvrir une procédure de modification du règlement d'exploitation. Les éventuelles adaptations ne seront effectives et/ou optimisées qu'une fois la procédure menée à terme.</p> <p>Les grandes lignes des modifications de l'exploitation visant à réduire la charge sonore sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prolongation de la trajectoire vers le nord après décollage de la piste 36, - approches directes, - élévation et déplacement des secteurs d'entrée, - élévation de la volte, - approches et décollages des hélicoptères par l'ouest également, les arrivées par l'est étant maintenues. <p>En outre, l'aéroport étant ouvert de 8h00 à 20h00 (ou jusqu'au crépuscule civil si celui-ci a lieu avant), la modification du règlement d'exploitation prévoit également l'octroi de dérogations suivant deux régimes distincts en fonction de la période considérée:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) du crépuscule civil à 20h00 (soit pour la période de novembre à mars): <ul style="list-style-type: none"> - pour tous types de vols - autorisation avec PPR (prior permission required) 2) de 20h00 à 22h00 et de 7h00 à 8h00: <ul style="list-style-type: none"> - pour les vols d'affaires uniquement - autorisation avec PPR - surtaxe de CHF 100.- par quart d'heure de dérogation après 20h00 et avant 8h00. <p>L'exploitant tient un journal des dérogations.</p>	<p>INSTANCES RESPONSABLES</p> <p><i>Office fédéral compétent:</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne</p> <p><i>Exploitant d'aérodrome:</i> A.R.L.B. SA, Aéroport Région Lausannoise La Blécherette SA, Case postale 25, 1018 Lausanne</p>		

Les communes de Romanel-sur-Lausanne et de Jouxens-Mézery n'acceptent pas le premier régime dérogatoire ci-dessus. L'aéroport tient, quant à lui, à conserver la possibilité de déroger exceptionnellement jusqu'à 20h00 en hiver pour tous les types d'avions. La coordination n'a pas permis de trouver une position commune entre tous les partenaires. Le conflit relatif au régime dérogatoire persiste mais n'a pas de conséquences sur la présente fiche quelle que soit l'issue du différend. Celui-ci devra être réglé dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.

Cette dernière a été menée jusqu'à son terme avec la décision de l'OFAC du 17 août 2005 approuvant le nouveau règlement d'exploitation. Cette décision fait actuellement l'objet d'un recours auprès du Tribunal administratif fédéral qui est suspendu depuis juin 2006. Des pourparlers se sont, en effet, tenus entre, d'une part, l'exploitant de l'aéroport et, d'autre part, les recourants en vue de trouver un terrain d'entente à propos du règlement d'exploitation. Les parties sont parvenues à dégager une solution de consensus. Le résultat de leur démarche est consigné dans une convention signée par tous les recourants et l'exploitant. Ce dernier a converti le contenu de la convention en requête tendant à modifier le règlement d'exploitation. Cette modification a été approuvée par l'OFAC le 4 mai 2007; elle est actuellement dans la phase du délai de recours.

Deux ans après son entrée en vigueur, le régime dérogatoire prévu par le nouveau règlement sera évalué par tous les partenaires de la coordination, dans le but de faire le bilan de la situation et des expériences menées et d'en tirer les conséquences sur le règlement d'exploitation.

Périmètre d'aérodrome, infrastructure:

Le canton et les communes concernées sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.

Les projets de construction de hangars et d'un bâtiment administratif, dont les plans sont approuvés, ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte.

Le périmètre PSIA reprend pour partie le périmètre communal, défini par le PPA n° 661 pour les activités aéronautiques. Le PPA prévoit un endroit réservé aux hélicoptères, en particulier destiné à la REGA. Le projet de construction d'une nouvelle base pour la REGA a également été intégré dans la coordination et ses effets pris en compte. Elle trouve désormais sa place à l'intérieur du périmètre d'aérodrome défini par le PSIA, en accord avec le PPA.

Le projet de nouveaux hangars au nord des hangars existants a été pris en considération et la limite du périmètre d'aérodrome a été adaptée. Elle correspond au nouveau PPA défini sur la base du nouveau droit de superficie de l'aéroport.

En outre, afin de garantir la sécurité des opérations de et vers la base REGA, l'exploitation aux abords de celle-ci et l'éventuelle séparation des trafics (avions/hélicoptères) devra faire l'objet d'un examen approfondi. La question de la mise en place d'une FATO (Final Approach and Takeoff Area), surface libre d'obstacles, indépendante de la piste, doit être examinée. Selon l'option prise, une modification du périmètre pourrait être nécessaire. Toutefois, cette solution devra prendre en compte le futur déplacement de la route de Romanel et l'éventuelle présence des câbles servant à l'alimentation électrique du trolleybus.

Enfin, l'ARLB a le projet de maintenir en fonction les hangars sis en contrebas de la piste, soit aux abords de la future station-carburant pour voitures. L'idée est de créer un musée de l'aviation (volant). Les avions seraient exposés dans les anciens hangars et rejoindraient la piste par une voie de roulage partiellement à créer, située à l'intérieur du périmètre. La Ville a confirmé le classement (d'un point de vue historique) de la porte du hangar. Le périmètre PSIA a été agrandi et figure désormais dans la catégorie «coordination réglée».

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

Les surfaces d'assolement (SDA) ne sont pas concernées.

Exposition au bruit:

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

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

La courbe de bruit (55 dB) de la carte montre les territoires exposés au bruit selon les prévisions, soit la situation future du nombre de mouvements. Elle provient du rapport d'impact sur l'environnement lié à la prochaine procédure d'approbation des plans de la nouvelle base REGA.

L'exploitant a fait calculer de nouvelles courbes de bruit sur la base du rapport du 18 mars 2002 et des modifications d'exploitation induites, dans le but de réduire la charge sonore de l'installation. Ces courbes se basent sur les mouvements effectifs de 2001 (34'248), extrapolés à 45'000 (potentiel PSIA). Les mouvements de l'hélicoptère de la REGA (1770 en 2001) extrapolés à 2326 dans le futur, ont été pris en compte dans le calcul, suivant leurs spécificités. Les trajectoires particulières de et vers le CHUV sur l'axe de piste (embarquement du médecin lors d'interventions) ont été introduites dans le modèle (1116 mouvements en 2010). De même, l'emplacement futur de la base REGA, situé au nord de l'installation dans le périmètre défini par le PSIA, a été considéré comme point de départ/arrivée.

Conformément à l'exigence posée à l'aéroport, il est à relever qu'après la révision de l'exploitation, la situation du bruit s'est améliorée dans son ensemble. En outre, les valeurs d'exposition au bruit sont partout respectées. Cependant, la situation s'était légèrement dégradée au sud-est de l'aéroport (faible gonflement de la courbe dû aux mouvements des hélicoptères de la REGA de et vers l'ancienne base). Le déménagement de la base REGA vers l'emplacement prévu dans le PPA n°661, sis à l'intérieur du périmètre défini par le PSIA, a amélioré à nouveau la situation.

La Ville de Lausanne, propriétaire des terrains sur lesquels se trouve encore l'actuelle base REGA, et le canton sont compétents pour régler l'avenir du pôle de développement économique cantonal 7a «Blécherette Région».

La charge sonore ainsi définie a été coordonnée lors du processus de coordination avec les communes concernées. Ces dernières se sont toutes montrées d'accord avec les courbes d'exposition au bruit.

La courbe fixée servira de base à l'établissement d'un nouveau cadastre d'exposition au bruit.

Limitation d'obstacles:

Le territoire avec limitation d'obstacles est défini par le périmètre des surfaces de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité de février 1978.

Le cadastre de limitation d'obstacles et le plan de la zone de sécurité devront éventuellement être adaptés en relation avec le déménagement de la base REGA et la mise en place d'une FATO, conformément aux normes de l'OACI. La situation à cet endroit doit être ré-examinée.

En cas d'adaptation du plan des zones de sécurité suite à la mise en place d'un système de navigation aux instruments (p. ex. GPS), une procédure d'approbation du plan des zones de sécurité sera menée et le PSIA devra être adapté. Une nouvelle coordination devra avoir lieu.

Protection de la nature et du paysage, environnement:

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

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 à l'aide d'exemples tirés de la réalité. Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte. (cf. Brochure «La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations», OFEFP 2004).

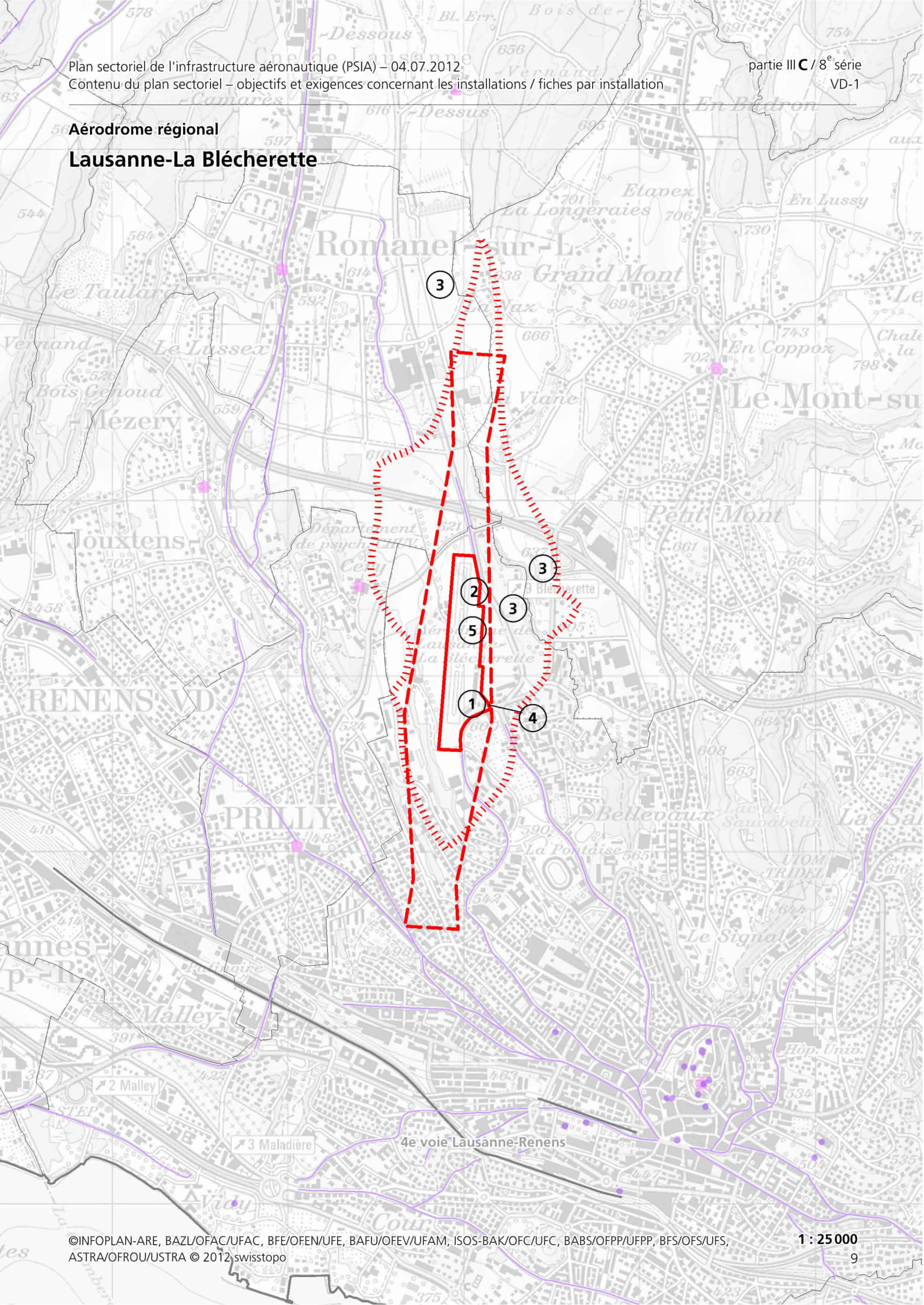
Dans le cas des mesures de compensation, l'exploitant a défini les principes de compensation pour son installation dans le cadre de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation.

Lors d'éventuels futurs projets de construction, il faudra vérifier si l'installation se trouve dans le domaine d'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).

Equipement:

Selon les principes du PSIA, les installations du type de Lausanne se doivent d'être reliées à un réseau de transports en commun. A moyen terme, le canton et la commune s'engagent à procéder à une coordination d'ensemble des transports, compte tenu du nombre d'utilisateurs de l'aéroport.

Aérodrome régional Lausanne-La Blécherette



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

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

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

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare

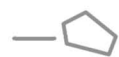


* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax.
Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports.
In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax.

Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1

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



Waffen- und Schiessplätze
places d'armes et de tir
piazze d'armi e di tiro



Militärflugplätze
aérodromes militaires
aerodromi militari

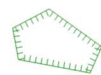


Infrastruktur Schiene (Projekte)
infrastructure rail (projets)
infrastruttura ferroviaria (progetti)

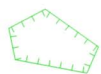


Übertragungsleitungen (Projekte)
lignes de transport d'électricité (projets)
elettrorodotti (progetti)

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



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



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



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



Gletschervorfeld/Aue
zone alluviale
zona golenale



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



Jagdbanngebiet
district franc
bandita



Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica



Kulturgut
bien culturel
bene culturale



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS



Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung
voie de communication historique d'importance nationale
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale



Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

Explication des termes utilisés

Communes de site	Communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre d'aérodrome fixé dans le PSIA. Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome.
Communes avec limitation d'obstacles	Communes dont le territoire est touché par la limitation d'obstacles fixée dans le PSIA. La limitation d'obstacles correspond, pour les aérodromes concessionnés, à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité. Pour les champs d'aviation, elle correspond à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre de limitation d'obstacles (ramené à une hauteur de 60 m sur sol).
Communes avec exposition au bruit	Communes dont le territoire est touché par la courbe d'exposition au bruit fixée dans le PSIA et correspondant à la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit; OPB).
Prestations de trafic	
- moyenne 4 ans	Moyenne des mouvements annuels durant les quatre dernières années.
- max. 10 ans	Nombre maximal de mouvements relevé pendant les dix dernières années (avec l'année déterminante).
- base de référence CB	Nombre de mouvements annuels, sur la base duquel le cadastre de bruit (CB) en vigueur a été calculé (avec l'année déterminante).
- potentiel PSIA	Nombre de mouvements annuels fixé dans le processus de coordination comme valeur de référence pour le développement futur. Ce nombre sert de base au calcul de la courbe d'exposition au bruit.
Décisions	<ul style="list-style-type: none">• Principe P• Coordination réglée CR• Coordination en cours CC• Information préalable IP
Principes	Les principes sont des indications contraignantes de portée générale. Ils sont de même niveau que les mesures de la catégorie «coordination réglée».
P	

Coordination réglée
CR

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

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

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

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

Coordination en cours
CC

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

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

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

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

Information préalable
IP

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

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

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

Rapport explicatif selon l'art. 16 OAT

Sommaire du rapport explicatif

- 1 Contexte et objet de l'examen
- 2 Déroulement de la planification
- 3 Collaboration
- 4 Consultation et participation
- 5 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 conceptionnelle du plan, composée comme suit:

- I Généralités (Introduction et guide de lecture)
- II Infrastructure aéronautique – état actuel et prévisions
- IIIA Principes de gestion du PSIA
- IIIB Objectifs et exigences de caractère conceptionnel

Dans une deuxième phase, elle aussi par étapes, est élaborée la partie consacrée aux

IIIC Objectifs et exigences concernant les installations.

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est chargé d'établir cette partie du plan (fiches par objet pour chaque installation) en collaboration avec les services fédéraux concernés.

Les sept premières séries de fiches par installation ont été approuvées par le Conseil fédéral le 30 janvier 2002, respectivement le 14 mai 2003, le 18 août 2004, le 2 novembre 2005, le 7 décembre 2007, le 1^{er} juillet 2009 et le 6 juillet 2011 (41 installations dont 10 aérodromes régionaux, 2 aérodromes militaires avec utilisation civile, 26 champs d'aviation et 3 héliports).

La huitième série comprend les installations suivantes:

	Canton	Installation	Réseau partiel
Nouvelles fiches	BE	Thun	Champ d'aviation
Adaptations	BE	Bern-Belp	Aéroport régional
	VD	Lausanne-La Blécherette	Aéroport régional

2 Déroulement de la planification

Office responsable

- 1998 Premier projet de plan sectoriel avec partie conceptionnelle et fiches d'objets pour toutes les installations du 30.9.98
- 1999 Dépôt public, consultation des autorités et participation de la population
Evaluation des quelque 17'500 avis remis
Lancement d'un remaniement du plan sectoriel en deux étapes
- 2000 Remaniement des généralités et parties conceptionnelles I à III B
- Discussions visant à aplanir les différends avec tous les cantons et services fédéraux intéressés
 - Projet de plan sectoriel du 28.4.2000 (parties I à III B)
 - Nouvelle consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
 - 18 octobre: Adoption par le Conseil fédéral
- 2001/02 Remaniement de la partie IIIC concernant les installations 1^{re} série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
 - Projets de fiches du 21.8.2001
 - Consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
 - Adoption par le Conseil fédéral: 30 janvier 2002
- 2002/03 Remaniement de la partie IIIC concernant les installations, 2^e série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
 - Projets de fiches du 30.9.2002
 - Consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités)
 - Adoption par le Conseil fédéral: 14 mai 2003
- 2003/04 Remaniement de la partie IIIC concernant les installations, 3^e série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
 - Projets de fiches de juin 2003 pour Lugano-Agno, du 31.07.2003 pour Bressaucourt et du 11.02.2004 pour les autres installations de la série
 - Consultation des cantons et consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités); information et participation de la population pour Bressaucourt
 - Adoption par le Conseil fédéral: 18 août 2004
- 2004/05 Remaniement de la partie IIIC concernant les installations, 4^e série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
 - Projets de fiches du 25.01.2005 (Courtelary et Môtiers), 16.03.2005 (La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures) et 4.11.2004 (autres installations)

- Consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour les fiches d'objets Interlaken, Saanen, St. Stephan et Zweisimmen
 - Adoption par le Conseil fédéral: 2 novembre 2005; renvoi des fiches d'objet Saanen et Zweisimmen pour élimination des divergences avec le canton de Berne
- 2001-07 Remaniement de la partie conceptionnelle IIIB6a, places d'atterrissage en montagne
- Elaboration des objectifs et exigences de caractère conceptionnel pour le réexamen du réseau des places d'atterrissages en montagne en collaboration avec les cantons concernés, les services fédéraux intéressés et les milieux intéressés
 - Août 2006: Consultation des cantons et des milieux intéressés selon l'art. 19 OAT (procédure réservée aux autorités); remaniement des objectifs et exigences de caractère conceptionnel
 - Janvier: Consultation des cantons concernés, selon l'art 20 OAT
 - Mai 2007: Consultation des services fédéraux
 - Adoption par le Conseil fédéral: 27 juin 2007
- 2006/07 Remaniement de la partie III C concernant les installations, 5^e série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
 - Elimination des divergences avec le canton de berne à propos des fiches Saanen et Zweisimmen.
 - Projets de fiches des 1.05.2007 (Payerne), 15.05.2007 (Saanen, Zweisimmen), 26.6.2007 (Triengen) et 4.07.2007 (Lausanne-La Blécherette, Bex, Neuchâtel).
 - Consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour la fiche d'objet de Payerne.
 - Adoption par le Conseil fédéral: 7 décembre 2007
- 2007-09 Remaniement de la partie III C concernant les installations, 6^e série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome
 - Projets de fiches du 21.11.2007 (Buochs) et du 16.12.2008 (Luzern-Beromünster, Montricher, Courtelary, Grenchen) pour la première consultation des offices fédéraux et de mars 2009 pour la consultation des cantons.
 - Consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour la fiche d'objet de Buochs.
 - Adoption par le Conseil fédéral: 1^{er} juillet 2009
- 2008-10 Remaniement de la partie III C, fiches d'objet PAM 1^{re} série
- Processus de coordination pour les places d'atterrissage en montagne pour la région Valais sud-est avec la collaboration des services de planification (services de la Confédération, des cantons, des communes et des organisations); Consignation des résultats dans un protocole de coordination
 - Projets de fiches d'avril 2009
 - Consultation du canton et des communes, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population
 - Adoption par le Conseil fédéral: 17 septembre 2010

- 2007-11 Remaniement de la partie III C concernant les installations, 7^e série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome pour l'aérodrome de St-Gall-Altenrhein
 - Projet de fiche du 6 octobre 2010
 - Projet de suppression de l'héliport de Benken (adaptation partie III B5 – Réseau partiel des héliports)
 - Consultation des cantons, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour la fiche d'objet de St-Gall-Altenrhein
 - Adoption par le Conseil fédéral: 6 juillet 2011
- 2011 Abandon de l'héliport de Val Müstair (GR) le 7 juin 2011 (conjointement avec l'approbation de l'adaptation du Plan directeur cantonal 2010)
- 2009-12 Remaniement de la partie III C concernant les installations, 8^e série de fiches
- Etablissement et achèvement des protocoles de coordination avec la collaboration des services de planification de la Confédération, des cantons, des communes et des exploitants d'aérodrome pour chaque place
 - Projets de fiches du 30 août 2011
 - Consultation du canton et des communes, consultation des services fédéraux (procédure réservée aux autorités) et information et participation de la population pour la fiche Bern-Belp
 - Adoption par le Conseil fédéral: 04.07.2012

3 Collaboration

Le processus de coordination spatiale des installations a bénéficié d'une collaboration permanente des services mentionnés ci-après. Il s'agissait d'établir les protocoles de coordination, conformément aux exigences du PSIA.

- Services fédéraux
 - Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), responsable du projet
 - Office fédéral du développement territorial (ARE)
 - Office fédéral de l'environnement (OFEV)
- Services cantonaux concernés (en règle générale les services chargés de l'aménagement du territoire)
- Communes concernées
- Exploitants d'installations (exploitants d'aérodrome)

4 Consultation et participation

Au cours du premier trimestre 1999, les communes concernées ont été consultées - en coopération avec les cantons - sur le premier projet du PSIA (parties conceptionnelle et par installation) du 30 septembre 1998 et la population a pu y participer et formuler des observations.

Pour ce qui est des présentes fiches par installation, les cantons et les communes concernés ont été consultés entre août et novembre 2011, suite à la première consultation des offices fédéraux. Simultanément, la fiche par installation adaptée de Berne-Belp a fait l'objet d'une deuxième information et participation de la population. Les cantons ont examiné si les présentes fiches par installation correspondaient aux buts et principes de leur planification directrice et si elles n'entraient pas en contradiction avec leur plan directeur.

Lors de la phase de consultation et d'information et participation pour la fiche par installation de Berne-Belp, 11 prises de position de la part de partis politiques, d'associations et d'organisations privées ainsi que 45 commentaires de la part de personnes privées ont été déposés en plus de la prise de position du Conseil d'État bernois et de celle de 10 communes.

Les propositions ainsi que la manière dont elles ont été retenues sont également récapitulées ci-après.

Consécutivement, lors de la deuxième consultation des offices fédéraux en avril/mai 2012, ces derniers ont examiné si les fiches par installation correspondaient avec les buts et principes de leur planification sectorielle et si elles n'entraient pas en contradiction avec leurs conception et plan sectoriel existants conformément à l'art. 13 LAT. Les résultats sont également récapitulés ci-après.

5 Prise en compte des propositions

5.1 Fiche par installation Bern-Belp

5.1.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
ASTRA Bundesamt für Strassen		
Neben dem öV ist auch eine gute Erschliessung durch den Veloverkehr sicherzustellen (Angebot von gedeckten Veloparkplätzen mit Anschliessmöglichkeit möglichst nah am Eingang zum Terminal).	-	Die Projektierung und Bewilligung von Zweiradinfrastrukturen sind Gegenstand von Plangenehmigungsverfahren. Festlegungen im SIL sind nicht stufengerecht.
BAFU Bundesamt für Umwelt		
1 Die Erläuterungen zum Natur- und Landschaftsschutz enthalten auch andere Umweltthemen (Luftreinhaltung, Fruchtfolgeflächen, Hochwasserschutz, Störfall); Titel ergänzen	Erläuterungen, Ergänzung Titel: « Natur- und Landschaftsschutz und Umwelt »	Dem Antrag wird entsprochen
2 Um den eingegangenen Anträgen zur Begrenzung der jährlichen Flugbewegungszahl auf 65'000 entgegenzukommen soll die im Rahmen des Koordinationsprotokolls erarbeitete Variante mit 68'000 Bewegungen (Nachfrageprognose 2020 Szenario «Minimum») noch einmal geprüft und als Grundlage für die Lärmkurve im SIL-Objektblatt übernommen werden. Dies würde zudem den Anreiz für den Einsatz leiserer Flugzeuge erhöhen.	keine	Grundsätzlich soll das Objektblatt dem Flughafen einen Entwicklungsspielraum sichern, der seiner Zweckbestimmung im SIL und den Zielsetzungen der kantonalen Richtplanung entspricht. Im Interesse der Rechts- und Planungssicherheit sollen die Festlegungen im SIL mittel- bis langfristig Bestand haben. Aus diesen Gründen soll das «Gebiet mit Lärmbelastung» auf das höhere Szenario der Nachfrageprognose abgestellt bleiben. Mit der Siedlungsplanung der Gemeinden bestehen keine wesentlichen Konflikte.
3 Im Lärmbelastungskataster (LBK) seien auch die Grenzwertkurven für die Empfindlichkeitsstufe I darzustellen.	keine	Die Festlegung der Inhalte des LBK ist nicht Gegenstand des SIL.
BAV Bundesamt für Verkehr		
1 Hinweis: Innerhalb des «Gebiets mit Hindernisbegrenzung» sind diverse Erweiterungen bestehender Bahninfrastrukturen in Planung. Konflikte mit der Hindernisbegrenzung werden nicht erwartet.	keine	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik		
keine Bemerkungen	-	-
BFE Bundesamt für Energie		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik		
keine Bemerkungen	-	-
BK Bundeskanzlei		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft		
Der Kanton Bern hat die Grundsätze zu den Fruchtfolgeflächen (FFF) in seinem Richtplan überarbeitet. Eine Reduktion des kantonalen FFF-Kontingents steht nicht mehr zur Diskussion. Die Erläuterungen sind entsprechend anzupassen.	Erläuterungen zu Natur, Landschaft und Umwelt (6. Abschnitt): «Der generelle Umgang mit den Fruchtfolgeflächen (FFF) richtet sich nach den Grundsätzen im Richtplan des Kantons Bern Vorgaben in der Vollzugshilfe des Bundes von 2006. Der Kanton Bern hat das Inventar der FFF überprüft. Nach seiner Auffassung ist unter anderem das kantonale Kontingent gemäss Sachplan FFF zu reduzieren (Richtplan Massnahmenblatt A_06).»	Dem Antrag wird entsprochen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BWO Bundesamt für Wohnungswesen		
keine Bemerkungen	-	-
EFV Eidgenössische Finanzverwaltung		
keine Bemerkungen	-	-
EZV Eidgenössische Zollverwaltung		
keine Bemerkungen	-	-
seco Staatssekretariat für Wirtschaft		
1 Der Feststellung, dass es sich beim Flughafen Bern-Belp um den wichtigsten Flugplatz für den Wirtschaftsraum «Hauptstadtregion Schweiz» handle, folgt nur die Festlegung, dass er sich zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potenzials massvoll entwickeln solle. Eine Verpflichtung, diese Funktion des Flugplatzes zu sichern und auszubauen, fehlt. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, ist mindestens den Geschäfts- und Touristikflügen in Zukunft Vorrang zu geben gegenüber z.B. dem Flugsport.	keine	Die Zweckbestimmung des Flughafens entspricht der vom Bundesrat bereits 2002 verabschiedeten Fassung. Eine Anpassung stand bei der vorliegenden Revision des Objektblatts nicht zur Diskussion. Die Präzisierung der Zweckbestimmung der Flugplätze wird aber im Rahmen der anstehenden Revision des SIL-Konzeptteils generell zu diskutieren sein. Die angesprochene Prioritätenregelung ist hingegen in der Zweckbestimmung bereits so enthalten.
2 Mit einer Neuberechnung der Lärmbelastung und einer Überprüfung der Flugverfahren alleine dürfte die Lärmsituation nicht verbessert worden sein. Entweder sind die konkreten Verbesserungsmassnahmen aufzuführen oder aber auf die Aussage zu verzichten, dass dieser Auftrag erfüllt sei.	keine	Der Begriff der Lärmsituation nimmt Bezug auf die Ausdehnung des Gebiets mit Lärmbelastung. Dieses Gebiet konnte im Vergleich zum Objektblatt 2002 deutlich verkleinert werden, was primär durch die Umlegung der Helikopterbewegungen auf die Achse der Hauptpiste erreicht werden konnte. Erläuterungen zu den einzelnen Massnahmen im Objektblatt würden zu weit führen, sie sind im Koordinationsprotokoll vom Februar 2011 umschrieben (vgl. auch Kapitel 5.1.3, Bemerkungen zum Antrag 1 der VgF).
3 Die Festlegung, dass die Flughafenhalterin das Ziel, den Anteil des öV am Flughafen zu erhöhen, mit einer konsequenten Parkplatzbewirtschaftung unterstützen soll, ist unklar. Eingefügt werden sollte kostendeckende, dem Verursacherprinzip entsprechende Parkplatzbewirtschaftung.	keine	Mit «konsequent» wird der Erwartung Ausdruck gegeben, dass alle Parkieranlagen am Flughafen und alle Parkplatznutzer in die Parkplatzbewirtschaftung einbezogen werden. Ob diese Bewirtschaftung dann kostendeckend und dem Verursacherprinzip entsprechend sein wird, bleibt der Flughafenhalterin überlassen. Deren Erfolg wird einzig am festgelegten Ziel (Erhöhung öV-Anteil) gemessen.
VBS Verteidigung Bevölkerungsschutz Sport		
Die neuen Infrastrukturen sowie An- und Abflugrouten sollen die Operationen des Lufttransportdienstes des Bundes am Boden wie in der Luft nicht einschränken.	keine	Wird bei der Umsetzung zu beachten sein.
Schweizerische Bundesbahnen SBB		
keine Bemerkungen	-	-

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

5.1.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Bern (Regierungsrat)		
1 Der Flughafen hat für Kanton und Hauptstadtregion eine grosse wirtschaftliche Bedeutung, wichtigste Zielsetzungen sind im Richtplan festgelegt (Strategie B7). Kanton setzt sich für Erhalt und massvollen Ausbau des Linienverkehrs zu europäischen Zentren und internationalen Hubs ein, fördert die Flughafenerschliessung für öffentlichen Verkehr und Individualverkehr. Das Objektblatt unterstützt diese Zielsetzungen, die für die Weiterentwicklung des Flughafens vorgesehene Anpassung des Objektblatts wird grundsätzlich unterstützt.	keine	keine
2 Anliegen der direkt Betroffenen sind ernst zu nehmen. Lärmimmissionen in dicht besiedelter Umgebung des Flughafens sollen so gering wie möglich gehalten werden. BAZL soll die Einhaltung der geltenden Umweltauflagen kontrollieren und durchsetzen. Spielraum, der sich aus dem technischen Fortschritt ergibt, soll genutzt werden um Lärmbelastung zu minimieren.	keine	Das BAZL beaufsichtigt den Flughafenbetrieb wie bisher nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen und Richtlinien. Zusätzliche Festlegungen im Objektblatt sind nicht erforderlich. Betreffend der Reduktion der Lärmimmissionen gilt das Vorsorgeprinzip, wie es im Umweltschutzgesetz geregelt und im Objektblatt festgehalten ist. Das im Objektblatt bezeichnete Gebiet mit Lärmbelastung dient demgegenüber der langfristigen Abstimmung zwischen der Entwicklung des Flugbetriebs und der Siedlungsentwicklung.
3 Flugplatzperimeter: Für die gegenüber dem Koordinationsprotokoll (Februar 2011) vorgenommene Erweiterung im Südwesten des Flughafenareals (ca. 2 ha im Bereich Helikopterbasis Heliswiss) sind Alternativen zu prüfen und zu beurteilen.	keine	Die angesprochene Fläche dient als Start- und Landefläche (FATO) für die Helikopter der Heliswiss. Sie wird heute schon so genutzt, wurde bisher aber nicht in den Perimeter einbezogen. Dies soll nun nachgeholt werden. Die FATO bleibt unbefestigt, ist aber absolut hindernisfrei zu halten. Zweckmässige Alternativen gibt es nicht: Die Start- und Landeflächen für die Helikopter sind in der Nähe der jeweiligen Abstellflächen (bzw. beim Standort der Unternehmungen) anzuordnen, damit kein langer Korridor für den Schwebeflug zwischen FATO (Final Approach And Take Off Area) und Abstellfläche ausgeschieden und freigehalten werden muss.
4 Fruchtfolgeflächen (FFF): Flächen im Flugplatzperimeter, die als FFF geeignet und langfristig nicht zur Überbauung vorgesehen sind, sind ins Inventar der FFF aufzunehmen. (Hinweis: Richtplan, Massnahmenblatt A_06)	keine	Im Objektblatt wird festgelegt, dass Kanton und Bundesstellen den Umgang mit den FFF innerhalb des Perimeters prüfen; in den Erläuterungen ist bereits ein Hinweis auf den kantonalen Richtplan enthalten. Der Antrag des Kantons wird im Rahmen dieser Prüfung zu behandeln sein.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
5 Parkplätze: Angaben im Objektblatt ergänzen. Bestehende Parkplätze, künftiger Bedarf und Funktionszugehörigkeit sind auszuweisen. Bewirtschaftung der Parkplätze und Koordination zwischen Flugplatzbetreiberin und Gemeinde Belp sind festzusetzen.	<p><i>Festlegungen zur Erschliessung, Ergänzung:</i> «Kanton und Gemeinden sorgen in Absprache mit der Flughafenhalterin für eine attraktive Erschliessung des Flughafens mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. Damit soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen erhöht werden. Die Flughafenhalterin unterstützt dieses Ziel mit einer konsequenten Parkplatzbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und einer Koordination des Parkplatzangebots mit der Gemeinde Belp. Wesentliche Ausbauten der Parkplatzanlagen sind in ein Gesamtkonzept über die Verkehrserschliessung am Flughafen einzubetten.»</p> <p><i>Erläuterungen zur Erschliessung, Ergänzung 1. Abschnitt:</i> «Dem Grundsatz, wonach Flugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zu erschliessen sind, wird mit den bestehenden Busverbindungen von Bern und von Rubigen/Belp Rechnung getragen. Die Qualität dieses öffentlichen Verkehrsangebots für Beschäftigte, Passagiere und Besucher am Flughafen soll erhalten und soweit möglich verbessert werden (z.B. direkte Verbindungen, attraktive Fahrplangestaltung). Der Busbetrieb soll durch die Mit einem massvollen, zurückhaltenden Ausbau des Parkplatzangebots und einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und einen zweckmässigen Fahrplan weiterhin gefördert soll dieses Ziel weiterhin unterstützt werden. Im Gesamtkonzept, in das wesentliche Ausbauten der Parkplatzanlagen einzubetten sind, sind insbesondere auch das Zahlenverhältnis zwischen öffentlichem und privatem Verkehr am Flughafen (Modalsplit) und die Massnahmen zur Verbesserung des Anteils des öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen.»</p> <p><i>Ergänzung letzter Abschnitt:</i> «... ein neuer Parkplatz erstellt («Parkplatz Nord»). Der Flugplatzperimeter wird entsprechend erweitert. Gemeinde Belp und Flughafenhalterin koordinieren ihr Parkplatzangebot, indem sie die eingeschlagene Entflechtung von Flughafen- und Freizeitparkplätzen weiterführen.»</p>	<p>Das Koordinationsprotokoll vom Februar 2011 (Grundlage des Objektblatts) beruht auf der Parkplatzbilanz und dem Nachweis für den Parkplatzbedarf, die im Zuge des Projekts zum Parkplatz Nord erstellt wurden. Aufgrund der jüngsten Entwicklung im Linien- und Charterverkehr sieht die Flughafenhalterin den Bau zusätzlicher Parkplätze vor. Diese Projekte können innerhalb des Flughafenperimeters realisiert werden (z.B. Aufstockung Parkplatz Nord). Bedarfsnachweise und nachgeführte Parkplatzbilanzen sind in den Plangenehmigungsverfahren zu erbringen.</p> <p>Im SIL sollen die Flughafenhalterin zur Parkplatzbewirtschaftung verpflichtet und der Bezug zum öffentlichen Verkehrsangebot verstärkt werden (Aufgabe von Kanton und Gemeinden), wie dies im geltenden Objektblatt im Grundsatz auch bereits enthalten ist. Ziel ist, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen zu erhöhen. Das Parkplatzangebot ist mit der Gemeinde Belp abzustimmen; der zu erwartende Mehrverkehr erfordert zudem eine Koordination mit der regionalen Korridorstudie Gürbetal. Mit diesen Festlegungen im Objektblatt kann dem Antrag des Kantons Rechnung getragen werden.</p>
6 Gebiet mit Hindernisbegrenzung: ist vor der Festsetzung mit den Betroffenen zu bereinigen. Das Gebiet betrifft Flächen, die im regionalen Hochhauskonzept ausgeschieden sind oder im regionalen Teilrichtplan Windenergie als Windparkstandort bezeichnet sind.	<p><i>Stand der Koordination:</i> «Der Sicherheitszonenplan wird überarbeitet und neu aufgelegt. Mit diesem Plan werden auch die vorgesehenen Änderungen am Pistensystem abgedeckt sein realisiert, ist auch eine Anpassung des Sicherheitszonenplans erforderlich.»</p> <p><i>Festlegungen zur Hindernisbegrenzung:</i> «Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung umgrenzt das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal gemäss geltendem Sicherheitszonenplan (vgl. Anlagekarte). Massgebend sind die im Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen. Kanton und Gemeinden berücksichtigen es diesen Plan bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p>	<p>Die betroffenen kantonalen Fachstellen und Gemeinden werden über Inhalt und Wirkung des überarbeiteten Sicherheitszonenplans eingehend zu informieren sein. Dabei werden auch die Konflikte mit den bestehenden und laufenden Planungen (regionales Hochhauskonzept, regionaler Teilrichtplan Windenergie) sowie mögliche Lösungen anzusprechen sein. Für die Organisation dieser Information ist das BAZL zuständig.</p> <p>Im Objektblatt wird lediglich der Umriss des überarbeiteten Sicherheitszonenplans festgelegt. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung führt somit zu keiner Höhenbeschränkung, sondern dient nur als Hinweis auf den Sicherheitszonenplan.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 (Fortsetzung)	<p><u>Der bestehende Sicherheitszonenplan ist zu überarbeiten und neu aufzulegen. Ab diesem Zeitpunkt entfaltet er seine Wirkung und das als Zwischenergebnis festgelegte Gebiet gilt als festgesetzt. Bis zu diesem Zeitpunkt ist der bestehende Sicherheitszonenplan anzuwenden.</u></p> <p>Bei einer Änderung des Pistensystems (Anordnung von Graspiste, Segelfluggpiste oder Helikopterlandeplatz) ist der Sicherheitszonenplan anzupassen. Das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal muss noch bezeichnet werden; es liegt innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung (gemäss Vororientierung).»</p> <p>Anlagekarte: äusserer Umriss der im überarbeiteten Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen als Zwischenergebnis (im Entwurf als Vororientierung). Der Umriss des bestehenden Sicherheitszonenplans (Festsetzung) bleibt.</p> <p>Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung (2. und 3. Abschnitt): «Das festgesetzte «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» entspricht der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im bestehenden Sicherheitszonenplan. Das als <u>Zwischenergebnis festgelegte Gebiet</u> bezieht sich auf den Sicherheitszonenplan, der nach den Normen von «ICAO Annex 14» neu zu konstruieren und aufzulegen ist. Dieser überarbeitete Sicherheitszonenplan deckt auch die nach der vorgesehenen Umgestaltung des Pistensystems (Graspiste, Helikopterlandeplatz) erforderlichen Höhenbeschränkungen ab und muss bei einer Realisierung dieses Projekts nicht noch einmal angepasst werden. Er wird den bisher gültigen Sicherheitszonenplan vom März 2000 (angepasst aufgrund der verlängerten Piste im März 2006, Umriss in der Karte als Festsetzung dargestellt) ablösen.</p> <p>Bei der vorgesehenen Umgestaltung des Pistensystems (Graspiste, Helikopterlandeplatz) wird der Sicherheitszonenplan anzupassen und neu aufzulegen sein. Das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal muss noch bestimmt werden. Grundlage ist der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster nach Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, Art. 62). Das als Vororientierung ausgeschiedene «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» entspricht der Umgrenzung des theoretischen, streng nach den Normen von «ICAO Annex 14» konstruierten Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters.</p> <p>Es erstreckt sich über Neu betroffen ist das Gebiet der Gemeinden Allmendingen, Belp, Belpberg, Bern, Bleiken bei Oberdiessbach, Bremgarten bei Bern, Brenzikofen, Buchholterberg, Diemerswil, Fahrni, Gerzensee, Heimberg, Herbligen, Kehrsatz, Kiesen, Kirchlindach, Köniz, Konolfingen, Meikirch, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Muri bei Bern, Niedermuhlern, Oberdiessbach, Oppligen, Ostermundigen, Rubigen,</p>	Es hat keinen direkten Einfluss auf die Planung von Region und Gemeinden.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 (Fortsetzung)	<p><u>Schlosswil</u>, <u>Schüpfen</u>, <u>Seedorf</u> (BE), <u>Steffisburg</u>, <u>Stettlen</u>, <u>Tägertschi</u>, <u>Toffen</u>, <u>Trimstein</u>, <u>Vechigen</u>, <u>Wald</u> (BE), <u>Walkringen</u>, <u>Wichtrach</u>, <u>Wohlen bei Bern</u>, <u>Worb</u>, <u>Zollikofen</u>.</p> <p>Die Gemeinden berücksichtigen das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» <u>die im Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen in ihrer Ortsplanung</u>, indem sie keine Bauzonen ausscheiden, die bei der späteren Überbauung zur Durchstossung einer Hindernisbegrenzungsfläche führen würden. <u>Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» selbst ist nicht direkt mit einer Höhenbeschränkung verbunden, es weist nur auf das vom Sicherheitszonenplan betroffene Gebiet hin.»</u></p>	
7 Begriff «Espace Mittelland» durch «Hauptstadtregion Schweiz» ersetzen.	<p><i>Ausgangslage, Zweck der Anlage/Funktion - im Netz:</i> «... für den Wirtschaftsraum <u>«Espace Mittelland» «Hauptstadtregion Schweiz»</u> und Basis...»</p> <p><i>Festlegungen, Zweckbestimmung:</i> «... Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und <u>des Espace Mittelland der Hauptstadtregion Schweiz</u> an den internationalen Linienverkehr...»</p>	
Gemeinde Belp (Gemeinderat)		
1 Mit Objektblatt grundsätzlich einverstanden. Vorbehalt Gebiet mit Lärmbelastung, Konflikt mit kommunaler/ regionaler Siedlungsentwicklung: Gebiet «Stöcklimatt/Chilchacher» von Ausdehnung der Lärmkurve sehr stark betroffen (gemäss regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK neu als Vorranggebiet Siedlung mit 100% Wohnanteil ausgeschieden). Verschiebung Lärmkurve nach Osten sei zu prüfen, ansonsten werde bei allfälligem Nutzungsplanverfahren Unterstützung von Kanton und Region erhofft.	keine	Die Lärmbelastungskurve ist durch den Helikopterverkehr geprägt, die Zahl der Helikopterbewegungen ist langfristig auf jährlich 14'000 begrenzt. Die Lage der Landestelle sowie die An- und Abflugverfahren sind so geplant, dass südlich des Ausflugs Richtung Englisberg möglichst wenig Siedlungsgebiet vom Lärm betroffen ist und nördlich davon keine operationellen Konflikte mit dem Flächenflugbetrieb entstehen. Für eine weitere Optimierung (bzw. für eine Reduktion oder Umlegung der Lärmkurven) besteht kein Spielraum. Die Siedlungsplanung im «Chilchacher»-Areal ist auf das Gebiet mit Lärmbelastung abzustimmen (Nutzungen der ES III im lärmbelasteten Gebiet), konforme Lösungen sind sicher möglich.
Gemeinde Allmendingen (Gemeinderat)		
1 mit Objektblatt einverstanden		
Stadt Bern (Gemeinderat)		
1 Unterstützt Bemühungen, Standort Bern national und international besser ans Verkehrsnetz anzuschliessen und damit den Tourismus- und Werkplatz zu stärken. Anliegen der Anwohnenden und der Natur sind bestmöglich zu berücksichtigen. Flughafen in der Region nur akzeptiert, wenn Flugbewegungen beschränkt bleiben.		

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 An- und Abflugroute soll nicht mehr über Altstadt und Zentrum der Stadt geführt werden (insbesondere Linienflüge). Alternative Routen über weniger sensiblen und weniger dicht besiedeltes Gebiet prüfen.	keine	Die durch das ILS geführten Anflüge weisen einen geraden Endanflug von mehreren km in der Pistenachse auf, der für die Stabilisierung des Flugzeugs vor der Landung notwendig ist. Bei Anflügen von Norden muss die Stadt Bern deshalb wie bis anhin überflogen werden. Diese Anflugroute kann nicht verschoben werden. Eine Entlastung der Stadt Bern wäre denkbar durch den vermehrten Einsatz von Südanflügen, was mit dem neu vorgesehenen Anflug mit Satellitenavigation unterstützt werden kann. Im Gebiet mit Lärmbelastung ist diese Option bereits berücksichtigt.
3 Zahl der Flugbewegungen muss auf 65'000 begrenzt werden. Genügt für Entwicklungsbedürfnisse von Wirtschaft und Tourismus. Beschränkung der vorgesehenen privaten Flugbewegungen (insbesondere Jets), massvolles Wachstumspotenzial für Linien- und Charterverkehr erhalten. Entsprechende Reduktion Lärmbelastungskurve.	<i>Erläuterungen zur Zweckbestimmung (3. Abschnitt):</i> «...Demnach ist bis 2020 mit einer Verkehrsmenge von jährlich 68'000 bis 75'000 (wovon 5'500 bis 6'500 zu 12'000 Linien- und Charterflüge) und einer Passagierzahl von 473'000 bis zu 300'000 zu rechnen.»	Für die Raumplanung ist die Lärmbelastung relevant. Im Objektblatt wird deshalb das «Gebiet mit Lärmbelastung» verbindlich festgelegt. Die Festlegung einer fixen Bewegungszahl (Bewegungsplafond) ist nicht zweckmässig. Bewegungszahl und Flottenzusammensetzung dienen als Grundlage für die Lärmberechnung. Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt. Beim Linien- und Charterverkehr ist neu mit 12'000 (anstatt 6'500, heute 7'200) zu rechnen. Demgegenüber stehen beim gewerbsmässigen Verkehr neu 9'700 (anstatt 16'200, heute 7'000). Damit verbunden rechnet die Prognose bei den Flugzeugtypen mit einer Verschiebung von Jets (8'700 statt 14'200) zu Turbo-propellerflugzeugen (13'000 statt 8'500), bedingt durch eine Abnahme der Jets im privaten Geschäftsreiseverkehr. Dies kommt dem Antrag der Stadt Bern entgegen. Der Anteil der Grossflugzeuge (16'200) bleibt gleich. Ebenso der Anteil des nicht gewerbsmässigen Verkehrs (inkl. Kleinaviatik, Helikopter), bei dem mit einer Zunahme gegenüber heute von ca. 15% gerechnet wird. Diese Verschiebungen in der Prognose wirken sich auf die Ausdehnung der Lärmkurve nicht aus (vgl. auch Mitwirkung VgF, Antrag 1). Im Übrigen soll gemäss Zweckbestimmung dem öffentlichen Flugverkehr gegenüber dem Privatverkehr Vorrang gegeben werden (vgl. auch Antrag 6).
4 Anpassung der geplanten Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Luftverkehr entsprechend Reduktion der Flugbewegungen.	keine	Im Objektblatt werden nur der Flugplatzperimeter und der ungefähre Standort der neuen Bauten und Anlagen festgelegt. Die für diese Bauten und Anlagen erforderliche Fläche wird weder quantifiziert noch näher definiert. Dies ist Gegenstand der nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren (wäre im Sachplan nicht stufengerecht). Im Übrigen wird der Flughafenperimeter gegenüber dem Objektblatt 2002 nicht erweitert.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
5 An Wochenenden Nachtruhe bis 8 Uhr vorzusehen (Frühflüge erst ab 8 Uhr). Vorgesehene Betriebszeiten stehen den Bedürfnissen der Bevölkerung entgegen. An Wochenenden kein Bedarf für Geschäftsreiseverkehr.	keine	Das Objektblatt legt keine nach Wochentagen differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Dies ist Gegenstand des Betriebsreglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einsetzen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebszeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden. Zudem sollte der Flughafen Öffnungszeiten anbieten, die seiner Funktion als Verkehrsinfrastruktur der Hauptstadtregion (Anbindungsfunktion) gerecht werden.
6 Dem regulären Linienverkehr (auch Charter- und Geschäftsreiseverkehr) ist gegenüber dem privaten Freizeitflugverkehr Vorrang zu geben. Die Verpflichtung des Flughafens, alle Verkehrsarten zuzulassen (Zulassungszwang), ist zu streichen.	<i>Festlegungen zur Zweckbestimmung:</i> «... Der Flughafen soll sich zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potentials, unter Beachtung des Zulassungszwangs , massvoll entwickeln.»	Die beantragte Prioritätenregelung ist bereits heute in der Zweckbestimmung enthalten. Im Übrigen hat der Zulassungszwang auf die Begrenzung der Verkehrsmenge oder die Auswahl der zuzulassenden Verkehrsarten keinen Einfluss. Diese richten sich nach den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Objektblatt und im Betriebsreglement). Der Zulassungszwang gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Kategorie. Der beanstandete Einschub kann ohne Verlust gestrichen werden.
7 Verpflichtung zur Lärmmessung ist im Objektblatt verbindlich festzuhalten. Jährliche Publikation der Ergebnisse; dient dazu, die Lärmentwicklung objektiv mitzuverfolgen.	keine	Der Flughafen ist bereits heute verpflichtet, zur Überprüfung des LBK jährliche Lärmberechnungen durchzuführen. Dies ist auch so im Objektblatt festgelegt. Damit kann die Lärmentwicklung in hinreichender Form mitverfolgt werden. Die Berechnungsmethode (richtet sich nach Vorgabe der LSV) wurde mit Lärmmessungen validiert. Diese Messungen haben das Ergebnis der Lärmberechnungen bestätigt.
8 Gebiet mit Hindernisbegrenzung: Stadt ist grossflächig von der vorgesehenen Anpassung/massiven Vergrösserung betroffen. Information über die zu erwartenden Höhenbeschränkungen erwünscht.	Anpassung von Festlegungen, Anlagekarte und Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: vgl. Kanton Bern, Antrag 6	Eine Information der betroffenen Gemeinden über Inhalt und Wirkung des überarbeiteten Sicherheitszonenplans ist vorgesehen (vgl. Kanton Bern, Antrag 6).
Gemeinde Kehrsatz (Gemeinderat)		
1 Grundsätzlich mit geplanter Entwicklung einverstanden. Kein Konflikt zwischen Lärmkurve und Siedlungsgebiet.		
2 Hinweis, dass Zufahrtsstrasse von Kehrsatz zum Flughafen hauptsächlich als Rettungsachse dienen soll. Keine Überschreitung der im Objektblatt erwähnten 800 Fahrten, neue Anlagen südlich der Piste dürfen nicht über diese Achse erschlossen werden. Probleme verursachen die Taxis mit übersetzter Geschwindigkeit, Gemeinde prüft zusätzliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung.	keine	Die vorgesehene Erschliessung der neuen Flughafenanlagen südlich der Piste ist im Objektblatt in den Erläuterungen umschrieben. Das Anliegen der Gemeinde Kehrsatz ist berücksichtigt. Allfällige zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen der Gemeinde sind nicht Gegenstand des SIL.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Gemeinde Köniz (Gemeinderat)		
1 Grundwasserfassung «Selhofen-Zopfen»: keine Auswirkungen auf Schutzzone zu erwarten.		
2 Lärmbelastung in Wabern: Planungswert ES II knapp ausserhalb Gemeindegrenze, trotzdem häufige Klagen zu Früh-/Spätflügen und Freizeitfliegerei (Störwirkung Flugverkehr). In Ortsplanung neue Wohnüberbauungen vorgesehen. Reduktion der maximal möglichen Flugbewegungen auf 65'000 gefordert. Flugrouten und -zeiten sind von Flughafenbetreiberin konsequent durchzusetzen (insbesondere Freizeitfliegerei).	keine	Für die Raumplanung ist die Lärmbelastung relevant. Im Objektblatt wird deshalb das «Gebiet mit Lärmbelastung» verbindlich festgelegt. Die Festlegung einer fixen Bewegungszahl (Bewegungspfad) ist nicht zweckmässig. Bewegungszahl und Flottenzusammensetzung dienen als Grundlage für die Lärmberechnung. Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. auch Mitwirkung VgF, Antrag 1). Eine Störwirkung durch den Flugverkehr unter den Grenzwerten kann nie vollständig vermieden werden.
Gemeinde Münsingen (Gemeinderat)		
1 Zone für öffentliche Nutzung «Psychiatriezentrum» (ES I mit erhöhtem Lärmschutzbedürfnis) liegt im Nahbereich der Anflugrouten. In den Festlegungen zu berücksichtigen.	keine	Das Psychiatriezentrum liegt im Bereich des Planungswerts der ES I gemäss geltendem Objektblatt und LBK. Im Zonenplan war es ursprünglich der ES II zugeordnet und wurde erst nachträglich in die ES I umgeteilt. Gemäss der neuen Lärmberechnung (Gebiet mit Lärmbelastung im Objektblatt) liegt das Zentrum nun ausserhalb des Planungswerts der ES I, es besteht somit kein Konflikt.
2 Anflüge aus Südosten (Jets, Helikopter) teilweise sehr tief (Eindruck von Anwohnern): minimale Flughöhen sind einzuhalten, Missachtungen zu ahnden.	keine	Die Aufsicht über die Einhaltung des Betriebsreglements obliegt der Flughafenhalterin. Verstösse dagegen können angezeigt werden.
Gemeinde Muri bei Bern (Gemeinderat)		
1 Einverstanden mit Zweckbestimmung Flughafen, ist mit Zielen des Kantons in Einklang (befürwortet Flüge im öffentlichen Interesse, Zurückhaltung bei privater Bedarfsfliegerei). Keine Ausdehnung der Betriebszeiten, keine Starts und Landungen lärmintensiver Flugzeuge in den Tagesrandstunden (gegebenenfalls Erhebung erhöhter «technischer Lärmzuschläge»).	keine	Eine Veränderung der Betriebszeiten ist nicht vorgesehen. Im Objektblatt ist festgelegt, dass der Betrieb bezüglich Betriebszeiten und Verkehrsarten im bisherigen Rahmen weitergeführt wird. Operationen lärmintensiver Flugzeuge («schwarze Liste») in den Tagesrandstunden und über Mittag sind nur mit einer Sonderbewilligung des Flughafens gestattet.
2 Einverstanden mit Entflechtung Flughafenbetrieb aufgrund der erhöhten Sicherheitsstandards.		
3 Lärmbelastung: Planungs- und Immissionsgrenzwerte sind auf dem Gemeindegebiet strikt einzuhalten, Erleichterungen sind nicht zu gewähren. Festlegung im Objektblatt ist entsprechend anzupassen.	keine	Auf dem Gemeindegebiet von Muri sind die Grenzwerte eingehalten. Dies gilt auch für das «Gebiet mit Lärmbelastung», das im Vergleich zum geltenden LBK hier wesentlich reduziert werden konnte. Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
4 Forderung nach Plafonierung der jährlichen Flugbewegungszahl auf 65'000 wird unterstützt.	keine	Für die Raumplanung ist die Lärmbelastung relevant. Im Objektblatt wird deshalb das «Gebiet mit Lärmbelastung» verbindlich festgelegt. Die Festlegung einer fixen Bewegungszahl (Bewegungsplafond) ist nicht zweckmässig. Bewegungszahl und Flottenzusammensetzung dienen als Grundlage für die Lärmberechnung. Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. auch Mitwirkung VfG, Antrag 1).
5 Forderung nach Verzicht von Starts und Landungen an Sonntagen vor 8 Uhr wird unterstützt.	keine	Betriebszeiten sind nicht Gegenstand des SIL (vgl. Stadt Bern, Antrag 5).
6 Sicherheitszonenplan wird in Bezug auf Richt- und Nutzungsplanung anerkannt. Fundierte Stellungnahme zum Gebiet mit Hindernisbegrenzung erfordert präzisere Informationen zu konkreten Auswirkungen auf Gemeinde. Kosten aus Baumrückschnitten/-fällungen sind durch Flughafenbetreiberin zu tragen.	Anpassung von Festlegungen, Anlagekarte und Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: vgl. Kanton Bern, Antrag 6	Eine Information der betroffenen Gemeinden über Inhalt und Wirkung des überarbeiteten Sicherheitszonenplans ist vorgesehen (vgl. Kanton Bern, Antrag 6).
7 Anschluss öffentliches Verkehrsmittel: Busbetrieb soll durch Parkraumbewirtschaftung und zweckmässigen Fahrplan weiterhin gefördert werden. Strassenzufahrt ist Sache von Standortgemeinde und Kanton.	Ergänzung der Festlegungen und Erläuterungen zur Erschliessung: vgl. Kanton Bern, Antrag 5	Im SIL sollen die Flughafenhalterin zur Parkplatzbewirtschaftung verpflichtet und der Bezug zum öffentlichen Verkehrsangebot verstärkt werden (Aufgabe von Kanton und Gemeinden), wie dies im geltenden Objektblatt im Grundsatz auch bereits enthalten ist. Ziel ist, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen zu erhöhen. Damit kann dem Antrag der Gemeinde getragen werden.

Gemeinde Rubigen (Gemeinderat)

1 Berechnete Lärmbelastungskurve deckt sich nicht mit Wahrnehmung Lärm in der Bevölkerung (häufigere Überflüge Siedlungsgebiet, vermehrt Reklamationen). Befürchtung, dass mit Steigerung Flugbewegungen nochmals eine markante Steigerung Lärmbelastung einhergeht.	keine	Massgebend für die Raumplanung ist die nach den Vorgaben der LSV berechnete Lärmbelastungskurve, die im Objektblatt als «Gebiet mit Lärmbelastung» verbindlich festgelegt wird. Diese Lärmkurve berücksichtigt die gemäss Nachfrageprognose zu erwartende Verkehrszunahme. Eine weitergehende Zunahme ist ohne erneute Anpassung des SIL nicht möglich. Eine Störwirkung bei Teilen der Bevölkerung durch einzelne Überflüge kann nicht vermieden werden.
2 Beschränkung der jährlichen Flugbewegungen auf 65'000. Enthält genügend Entwicklungspotenzial für Flughafen, Ausbau Flughafen nicht einseitig zu Lasten Bevölkerung.	keine	Die Festlegung einer fixen Bewegungszahl (Bewegungsplafond) ist nicht zweckmässig. Bewegungszahl und Flottenzusammensetzung dienen als Grundlage für die Lärmberechnung. Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. auch Mitwirkung VfG, Antrag 1).
3 Verzicht auf Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm. Gemäss Zweckbestimmung Priorität bei Linien- und Charterverkehr, Anteil dieses Verkehrs ist aber klein. Von den Erleichterungen profitiert demzufolge die private Bedarfsfliegerei.	keine	Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
4 An Wochenenden keine Flüge vor 8 Uhr. Argument der Geschäftsreiseflüge entfällt; keine Ferien- und Wochenendflüge zu Lasten der Bevölkerung, Erholungsanspruch gleichwertig in Interessenabwägung einbeziehen.	keine	Betriebszeiten sind nicht Gegenstand des SIL (vgl. Stadt Bern, Antrag 5).
Gemeinde Vechigen (Gemeinderat)		
1 Gebiet mit Hindernisbegrenzung: Konflikt im oberen Gemeindegebiet mit potenziell für Windkraftanlagen geeigneten Standorten (gemäss regionalem Richtplan «Windenergie»). Gemeinde beabsichtigt kurz- bis mittelfristig, eine Windkraftanlage zu realisieren (Gesamthöhen von 80 bis 100 m). Bei Festlegung von Höhenbeschränkungen ist auf Interessen von Kanton, Region und Gemeinde Rücksicht zu nehmen.	Anpassung von Festlegungen, Anlagekarte und Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: vgl. Kanton Bern, Antrag 6	Eine Information der betroffenen Gemeinden über Inhalt und Wirkung des überarbeiteten Sicherheitszonenplans ist vorgesehen (vgl. Kanton Bern, Antrag 6). Dabei wird auch die Koordination mit dem regionalen Richtplan «Windenergie» anzusprechen sein.
Gemeinde Wald (Gemeinderat)		
1 Helikopterflugroute führt über Dorfteil Englisberg. Sollte die Ausscheidung neuer Bauzonen nicht mehr möglich sein (Überschreitung Planungswerte) wird eine Verschiebung der Flugroute in Richtung Dorf Zimmerwald beantragt.	keine	Für die beantragte Verschiebung der Helikopterflugrouten besteht kein Spielraum (vgl. Gemeinde Belp, Antrag 1). Im Gebiet mit Lärmbelastung bleiben neue Bauzonen mit ES III gemäss LSV zulässig. Neue Wohnzonen (mit ES II) sind in Englisberg gemäss geltendem Objektblatt und LBK bereits heute nicht möglich.

5.1.3 Participation de la population

a) Organisations, associations, partis, entreprises

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
VgF, Vereinigung gegen Fluglärm		
1 Das Potenzial ist von 75'000 auf 65'000 Flugbewegungen herabzusetzen und das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend anzupassen. Der Anteil Flugbewegungen für den Linien- und Charterverkehr ist auf 5'000, für Grossflugzeuge auf 10'000 und für Jets auf 8'000 festzulegen. Die der Lärmberechnung zu Grunde gelegte Nachfrageprognose beruht auf alten Zahlen, ist massiv überhöht und nicht nachvollziehbar. Sie ist nach unten zu korrigieren. Die Annahmen zum Flottenmix sind nicht überprüfbar. Der Einsatz moderner, leiserer Flugzeugtypen lässt im Vergleich zum geltenden LBK eine deutlich kleinere Lärmkurve erwarten. Die Vermutung liegt nahe, dass mit dem SIL zu grosse Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs geschaffen werden. Dies widerspricht der Bestimmung, wonach konkrete Vorhaben erst festgesetzt werden dürfen, wenn ein Bedarf besteht (Art. 15 Abs. 2 RPV). Die Lärmberechnungen sind zu verbessern und offenzulegen. Zudem stimmen die geltenden Grenzwerte nicht mehr mit dem Lärmempfinden und den neuen Erkenntnissen zur Gesundheitsschädigung durch Fluglärm überein (Störwirkung Einzelereignisse, Aufwachreaktionen). Auch deshalb sind die Bewegungszahlen herabzusetzen.	<i>Erläuterungen zur Zweckbestimmung (3. Abschnitt):</i> «...Demnach ist bis 2020 mit einer Verkehrsmenge von jährlich 68'000 bis 75'000 (wovon 5'500 bis 6'500 zu <u>12'000</u> Linien- und Charterflüge) und einer Passagierzahl von 473'000 bis zu <u>300'000</u> 245'000 zu rechnen.»	Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt. Beim Linien- und Charterverkehr ist neu mit 12'000 (anstatt 6'500, heute 7'200) zu rechnen. Demgegenüber stehen beim gewerbsmässigen Verkehr neu 9'700 (anstatt 16'200, heute 7'000). Damit verbunden rechnet die Prognose bei den Flugzeugtypen mit einer Verschiebung von Jets (8'700 statt 14'200) zu Turbo-propellerflugzeugen (13'000 statt 8'500), bedingt durch eine Abnahme der Jets im privaten Geschäftsreiseverkehr. Der Anteil der Grossflugzeuge (16'200) bleibt gleich. Ebenso der Anteil des nicht gewerbsmässigen Verkehrs (inkl. Kleinaviatik, Helikopter), bei dem mit einer Zunahme gegenüber heute von ca. 15% gerechnet wird. Diese Verschiebungen in den prognostizierten Bewegungszahlen wirken sich auf die Ausdehnung der Lärmkurve nicht aus. Die Nachfrageprognose kann nach wie vor als plausibel beurteilt werden, sie bildet eine zweckmässige Grundlage für die Lärmberechnung. Insbesondere ist festzuhalten, dass die Ausdehnung bzw. das Grundmuster des «Gebiets mit Lärmbelastung» in der Pistenachse durch die lärmintensivsten 10% der Flugzeuge geprägt ist. Zwar werden modernere und leisere Flugzeugtypen zum Einsatz kommen. Weil die neuen Flugzeuge aber tendenziell grösser sind, darf nicht von vorneherein mit geringeren Lärmemissionen gerechnet werden. Trotzdem kann im Vergleich zum LBK eine spürbare Verbesserung der Situation erreicht werden. Zudem werden die Helikopterflugbewegungen hauptsächlich über die neue, südlich der Hauptpiste gelegene Start- und Landefläche sowie weiterhin über die Hauptpiste abgewickelt, was die im Vergleich zum LBK ausgeprägte Verkleinerung der Lärmkurve im Westen und im Osten bewirkt. Insgesamt beruht das «Gebiet mit Lärmbelastung» auf eher konservativen Annahmen. Damit sollen einerseits Unsicherheiten in der Entwicklung des Flugverkehrs aufgefangen werden. Andererseits soll das «Gebiet mit Lärmbelastung» im Interesse der Rechts- und Planungssicherheit mittel- bis langfristige Bestand haben. Mit der Siedlungsplanung der Gemeinden bestehen keine wesentlichen Konflikte. Die Lärmberechnung mit tieferen Verkehrszahlen liegt vor (Prognoseszenario «Minimum»)

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
1 (Fortsetzung)		gemäss Koordinationsprotokoll mit 68'000 Flugbewegungen gesamt, 5'500 Linien- und Charter, 13'000 Grossflugzeugen, 11'000 Jets), die Abweichungen zu den im Objektblatt enthaltenen Lärmkurven sind gering. Die mit dem SIL geschaffenen Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs sind hinreichend begründet, neue Lärmberechnungen sind nicht erforderlich. Das «Gebiet mit Lärmbelastung» ist auf die nach Umweltschutzgesetz geltenden Lärmgrenzwerte abzustellen. Neue Erkenntnissen zur Gesundheitsschädigung durch Fluglärm könnten nur über eine Anpassung dieser Grenzwerte in den SIL einfließen. Im Übrigen gilt das Vorsorgeprinzip.
2 Zulassungszwang im Objektblatt streichen und durch eine konzessionskonforme Formulierung ersetzen (z.B. «Zulassung gemäss Konzession»). Der private Flugverkehr soll dem öffentlichen Verkehr (Linien- und Charterverkehr) in Entwicklung und Betrieb nicht gleichgestellt werden, Verkehrszunahmen im privaten Flugverkehr sind ausdrücklich nicht erwünscht. Einschränkungen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder Lärmbekämpfung sollen möglich bleiben, wie dies in der Konzession vorgesehen ist. Die Festlegung eines absoluten Zulassungszwangs im Objektblatt lässt befürchten, dass dieser Spielraum verloren geht.	<i>Festlegungen zur Zweckbestimmung:</i> «... Der Flughafen soll sich zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potentials, unter Beachtung des Zulassungszwangs , massvoll entwickeln.»	Dem Antrag wird entsprochen. Die Begrenzung der Verkehrsmenge und die Prioritätenfolge der zugelassenen Verkehrsarten richten sich nach den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Objektblatt und im Betriebsreglement). Der Zulassungszwang wird durch diese Bestimmungen eingeschränkt. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Kategorie. Der beanstandete Texteintrag in der Zweckbestimmung kann ohne Verlust weggelassen werden. Die beantragte Prioritätenregelung ist bereits heute in der Zweckbestimmung enthalten.
3 Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm streichen bzw. auf landwirtschaftliche Einzelgehöfte beschränken. Bei weniger Bewegungen im Linien- und Charterverkehr kann der private Flugverkehr massiv zulegen. Die vorgesehenen Erleichterungen kämen grösstenteils diesem Verkehr zugute, was weder sachgerecht noch erwünscht ist.	keine	Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden. Im Übrigen können die Grenzwerte in den bestehenden Bauzonen eingehalten werden; innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» werden Erleichterungen allenfalls bei Einzelgehöften erforderlich.
4 Flächen für Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr sind entsprechend der beantragten Reduktion der Flugbewegungszahl zu verkleinern. Der im Objektblatt vorgesehene Bereich für Hochbauten und Abstellflächen südwestlich der Piste beinhaltet eine zu grosse und ungenügend spezifizierte Reserve für den privaten Flugverkehr.	keine	Im Objektblatt werden nur der Flugplatzperimeter und der ungefähre Standort der neuen Bauten und Anlagen festgelegt. Die für diese Bauten und Anlagen erforderliche Fläche wird weder quantifiziert noch näher definiert. Dies ist Gegenstand der nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Im Übrigen wird der Flughafenperimeter gegenüber dem Objektblatt 2002 nicht erweitert.
5 Im Objektblatt ist die gemäss REKO/UVEK (2003) verfügte Verpflichtung zu Lärmmessungen festzuhalten. Punktueller periodische Messungen zur Kontrolle der Lärmberechnungen in den An- und Abflugschneisen, Jährliche Publikation der Ergebnisse. Sind aus Gründen der Transparenz unter den Festlegungen zur Lärmbelastung zu erwähnen.	keine	Der Flughafen ist verpflichtet, zur Überprüfung des LBK jährliche Lärmberechnungen durchzuführen. Dies ist auch so im Objektblatt festgelegt. Damit kann die Lärmentwicklung in den An- und Abflugschneisen in hinreichender Form mitverfolgt werden. Die Berechnungsmethode (richtet sich nach Vorgabe der LSV) wurde mit Lärmmessungen validiert. Diese Messungen haben das Ergebnis der Lärmberechnungen bestätigt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
6 An Wochenenden ist ein Verbot von Flügen vor 8 Uhr vorzusehen. Solche Frühflüge sind ein grosses Ärgernis für die Bevölkerung, führen zu Aufwachreaktionen und widersprechen der kantonal geschützten Sonntagsruhe. Tagesrandverbindungen an Wochenenden dienen nicht dem Geschäftsreiseverkehr, sondern für Ferienflüge.	keine	Das Objektblatt legt keine nach Wochentagen differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Dies ist Gegenstand des Betriebsreglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einsetzen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebszeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden.
7 Verpflichtung für eine umweltgerechte Parkplatzbewirtschaftung ins Objektblatt aufnehmen. Im Genehmigungsentscheid zum Parkplatz Nord fehlt eine verbindliche Verpflichtung zur Parkplatzbewirtschaftung. Die öffentlichen Buslinien sollen nicht durch ein attraktives und günstiges Parkplatzangebot konkurrenziert werden. Für Parkplätze sollen ortsübliche Tarife erhoben werden.	<i>Festlegungen zur Erschliessung, Ergänzung:</i> «Kanton und Gemeinden sorgen in Absprache mit der Flughafenhalterin für eine attraktive Erschliessung des Flughafens mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. Damit soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen erhöht werden. Die Flughafenhalterin unterstützt dieses Ziel mit einer konsequenten Parkplatzbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und einer Koordination des Parkplatzangebots mit der Gemeinde Belp. Wesentliche Ausbauten der Parkplatzanlagen sind in ein Gesamtkonzept über die Verkehrsererschliessung am Flughafen einzubetten.» <i>Erläuterungen zur Erschliessung, Ergänzung 1. Abschnitt:</i> «Dem Grundsatz, wonach Flugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zu erschliessen sind, wird mit den bestehenden Busverbindungen von Bern und von Rubigen/Belp Rechnung getragen. Die Qualität dieses öffentlichen Verkehrsangebots für Beschäftigte, Passagiere und Besucher am Flughafen soll erhalten und soweit möglich verbessert werden (z.B. direkte Verbindungen, attraktive Fahrplangestaltung). Der Busbetrieb soll durch die Mit einem zurückhaltenden Ausbau des Parkplatzangebots und einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und einen zweckmässigen Fahrplan weiterhin gefördert soll dieses Ziel weiterhin unterstützt werden.»	Im SIL sollen die Flughafenhalterin zur Parkplatzbewirtschaftung verpflichtet und der Bezug zum öffentlichen Verkehrsangebot verstärkt werden (Aufgabe von Kanton und Gemeinden), wie dies im geltenden Objektblatt im Grundsatz auch bereits enthalten ist. Ziel ist, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen zu erhöhen. Mit dieser Festlegungen im Objektblatt kann dem Antrag Rechnung getragen werden. Der Inhalt von Genehmigungsentscheiden ist nicht Gegenstand des SIL.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Grüne Kanton Bern		
1 Die maximale Flugbewegungszahl ist von 75'000 auf 65'000 zu korrigieren und das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend anzupassen. Die Verkehrsmenge für den Linien- und Charterverkehr ist auf 5'000, für Grossflugzeuge auf 10'000 und für Jets auf 8'000 festzulegen. Die der Lärmberechnung zu Grunde gelegte Nachfrageprognose beruht auf veralteten Zahlen und ist unglaubwürdig. Die Annahmen zum Flottenmix sind nicht überprüfbar. Mit dem SIL werden zu grosse Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs geschaffen. Dies widerspricht der Bestimmung, wonach konkrete Vorhaben erst festgesetzt werden dürfen, wenn ein Bedarf besteht (Art. 15 Abs. 2 RPV). Die Lärmberechnungen sind zu verbessern und auf zuverlässige und überprüfbare Grundlagen abzustützen. Mit der beantragten reduzierten Flugbewegungszahl wird dem Flughafen eine massvolle Entwicklung zugestanden.	Anpassung Erläuterungen zur Zweckbestimmung: vgl. VgF, Antrag 1	Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF). Die Nachfrageprognose kann nach wie vor als plausibel beurteilt werden, sie bildet eine zweckmässige Grundlage für die Lärmberechnung. Die mit dem SIL geschaffenen Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs sind hinreichend begründet, neue Lärmberechnungen sind nicht erforderlich (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF).
2 Zulassungszwang im Objektblatt streichen und durch eine konzessionskonforme Formulierung ersetzen (z.B. «Zulassung gemäss Konzession»).	Anpassung Festlegungen zur Zweckbestimmung: vgl. VgF, Antrag 2	Dem Antrag wird entsprochen. Die Begrenzung der Verkehrsmenge und die Prioritätenfolge der zugelassenen Verkehrsarten richten sich nach den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Objektblatt und im Betriebsreglement). Der Zulassungszwang wird durch diese Bestimmungen eingeschränkt. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Kategorie. Der beanstandete Texteneinschub in der Zweckbestimmung kann ohne Verlust weggelassen werden. Die beantragte Prioritätenregelung ist bereits heute in der Zweckbestimmung enthalten.
3 Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm streichen bzw. auf landwirtschaftliche Einzelgehöfte beschränken. Bei weniger Bewegungen im Linien- und Charterverkehr kann der private Flugverkehr massiv zulegen. Die vorgesehenen Erleichterungen kämen grösstenteils diesem Verkehr zugute, was weder sachgerecht noch erwünscht ist (verstösst gegen Interessenabwägung nach Art. 17 USG). Das angestrebte Nichtwachstum des Privatflugverkehrs stellt keine unverhältnismässige Betriebseinschränkung dar.	keine	Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden. Im Übrigen können die Grenzwerte in den bestehenden Bauzonen eingehalten werden; innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» werden Erleichterungen allenfalls bei Einzelgehöften erforderlich.
4 Flächen für Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr sind entsprechend der beantragten Reduktion der Flugbewegungszahl zu verkleinern. Der im Objektblatt vorgesehene Bereich für Hochbauten und Abstellflächen südwestlich der Piste beinhaltet eine zu grosse und ungenügend spezifizierte Reserve für den privaten Flugverkehr.	keine	Im Objektblatt werden nur der Flugplatzperimeter und der ungefähre Standort der neuen Bauten und Anlagen festgelegt. Die für diese Bauten und Anlagen erforderliche Fläche wird weder quantifiziert noch näher definiert. Dies ist Gegenstand der nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Im Übrigen wird der Flughafenperimeter gegenüber dem Objektblatt 2002 nicht erweitert.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
5 Im Objektblatt ist die gemäss REKO/UVEK (2003) verfügte Verpflichtung zu Lärm-messungen festzuhalten. Periodische Messungen sollen den Unge-wissheiten bezüglich Bewegungszahl und Flottenzusammensetzung Rechnung tragen. Sind aus Gründen der Transpa-renz unter den Festlegungen zur Lärm-belastung zu erwähnen.	keine	Der Flughafen ist verpflichtet, zur Über-prüfung des LBK jährliche Lärmberech-nungen durchzuführen. Dies ist auch so im Objektblatt festgelegt. Damit kann die Lärmentwicklung in hinreichender Form mitverfolgt werden. Die Berechnungs-methode (richtet sich nach Vorgabe der LSV) wurde mit Lärm-messungen validiert. Diese Messungen haben das Ergebnis der Lärmberechnungen bestätigt.
6 An Wochenenden sind Flüge erst ab 8 Uhr zu bewilligen. Solche Frühflüge sind ein Ärgernis für die Bevölkerung, führen zu Aufwachreak-tionen und widersprechen der kantonal geschützten Sonntagsruhe. Der Ruhezeit am Sonntagmorgen ist verbindlich Rechnung zu tragen.	keine	Das Objektblatt legt keine nach Wochen-tagen differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufenge-recht). Dies ist Gegenstand des Betriebs-reglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einset-zen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebs-zeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden.
SP, Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern		
1 Das Potenzial ist von 75'000 auf 65'000 Flugbewegungen herabzusetzen und das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend anzupassen. Die der Lärmberechnung zu Grunde gelegte Nachfrageprognose beruht auf veralteten Zahlen und ist unglaubwürdig. Die Annahmen zum Flottenmix sind nicht überprüfbar. Der Vergleich mit dem geltenden LBK lässt vermuten, dass mit dem SIL zu grosse Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs geschaffen werden. Dies widerspricht der Bestim-mung, wonach konkrete Vorhaben erst festgesetzt werden dürfen, wenn ein Bedarf besteht (Art. 15 Abs. 2 RPV). Die Lärmberechnungen sind zu verbessern und auf zuverlässige und überprüfbare Grundlagen abzustützen. Zudem wirken sich die Maximalpegel auf die Grenzwerte zwar stark, die Zahl der Flugbewegungen (bzw. deren Zunahme) aber nur schwach aus. Dieser Umstand fällt zu Lasten der Anwohnerschaft ins Gewicht.	keine	Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrage-prognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF). Die Nachfrageprognose kann nach wie vor als plausibel beurteilt werden, sie bildet eine zweckmässige Grundlage für die Lärmberechnung. Die mit dem SIL geschaffenen Reserven für die Entwick-lung des Flugbetriebs sind hinreichend begründet, neue Lärmberechnungen sind nicht erforderlich (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF). Im Übrigen ist das «Gebiet mit Lärmbe-lastung» auf die nach Umweltschutz-gesetz geltenden Lärmgrenzwerte abzustellen. Anzahl und Lärmpegel der einzelnen Flugzeugtypen werden nach den methodischen Vorgaben der LSV in die Lärmberechnung einbezogen.
2 Erleichterungen bei den Immissionsgrenz-werten für Lärm streichen bzw. auf landwirtschaftliche Einzelgehöfte beschränken. Bei weniger Bewegungen im Linien- und Charterverkehr kann der private Flugver-kehr massiv zulegen. Die vorgesehenen Erleichterungen kämen grösstenteils diesem Verkehr zugute, was nicht sach-gerecht ist und gegen die Interessenab-wägung nach Art. 17 USG verstösst.	keine	Den Grundsatz, wonach bei Regional-flughäfen mit Linienverkehr Erleichte-rungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festge-halten werden. Im Übrigen können die Grenzwerte in den bestehenden Bau-zonen eingehalten werden; innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» werden Erleichterungen allenfalls bei Einzelge-höften erforderlich.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 An Wochenenden sind Flüge erst ab 8 Uhr zu bewilligen. Solche Frühflüge sind ein grosses Ärgernis für die Bevölkerung, führen zu Aufwachreaktionen in den Flugschneisen und widersprechen der kantonal geschützten Sonntagsruhe. Der Ruhezeit am Sonntagmorgen ist verbindlich Rechnung zu tragen.	keine	Das Objektblatt legt keine nach Wochentagen differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Dies ist Gegenstand des Betriebsreglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einsetzen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebszeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden.
Läbigi Stadt		
1 Die maximale Grenze von Flugbewegungen pro Jahr soll 65'000 statt 75'000 betragen. Die Lärmkurve ist entsprechend anzupassen. Der Anteil Flugbewegungen für den Linien- und Charterverkehr ist auf 5'000, für Grossflugzeuge auf 10'000 und für Jets auf 8'000 festzulegen. Mit Blick auf die Lärmproblematik ist eine Steigerung der Bewegungszahl um 50% gegenüber heute nicht verantwortbar. Ein moderates Wachstum bleibt dennoch möglich.	Anpassung Erläuterungen zur Zweckbestimmung: vgl. VfF, Antrag 1	Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VfF). Die Nachfrageprognose kann nach wie vor als plausibel beurteilt werden, sie bildet eine zweckmässige Grundlage für die Lärmberechnung. Die mit dem SIL geschaffenen Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs sind hinreichend begründet, neue Lärmberechnungen sind nicht erforderlich (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VfF).
2 Zulassungszwang im Objektblatt streichen und durch eine konzessionskonforme Formulierung ersetzen (z.B. «Zulassung gemäss Konzession»).	Anpassung Festlegungen zur Zweckbestimmung: vgl. VfF, Antrag 2	Dem Antrag wird entsprochen. Die Begrenzung der Verkehrsmenge und die Prioritätenfolge der zugelassenen Verkehrsarten richten sich nach den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Objektblatt und im Betriebsreglement). Der Zulassungszwang wird durch diese Bestimmungen eingeschränkt. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Kategorie. Der beanstandete Texteintrag in der Zweckbestimmung kann ohne Verlust weggelassen werden.
3 Die Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm sind zu streichen. Bei weniger Bewegungen im Linien- und Charterverkehr kann der private Flugverkehr massiv zulegen. Die Erleichterungen kämen grösstenteils diesem Verkehr zu Gute, was nicht sachgerecht ist.	keine	Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden. Im Übrigen können die Grenzwerte in den bestehenden Bauzonen eingehalten werden; innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» werden Erleichterungen allenfalls bei Einzelgehöften erforderlich.
4 Flächen für Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr sind entsprechend der beantragten Reduktion der Flugbewegungszahl zu verkleinern. Der private Flugverkehr erhält ein zu starkes Gewicht, der gesetzte Rahmen lässt einen massiven Ausbau zu.	keine	Im Objektblatt werden nur der Flugplatzperimeter und der ungefähre Standort der neuen Bauten und Anlagen festgelegt. Die für diese Bauten und Anlagen erforderliche Fläche wird weder quantifiziert noch näher definiert. Dies ist Gegenstand der nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Im Übrigen wird der Flughafenperimeter gegenüber dem Objektblatt 2002 nicht erweitert.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
5 Im Objektblatt ist die gemäss REKO/UVEK (2003) verfügte Verpflichtung zu Lärm-messungen festzuhalten. Sind aus Gründen der Transparenz unter den Festlegungen zur Lärmbelastung zu erwähnen.	keine	Der Flughafen ist verpflichtet, zur Überprüfung des LBK jährliche Lärmberechnungen durchzuführen. Dies ist auch so im Objektblatt festgelegt. Damit kann die Lärmentwicklung in hinreichender Form mitverfolgt werden. Die Berechnungsmethode (richtet sich nach Vorgabe der LSV) wurde mit Lärm-messungen validiert. Diese Messungen haben das Ergebnis der Lärmberechnungen bestätigt.
6 An Wochenenden sind Flüge erst ab 8 Uhr zu bewilligen. Solche Frühflüge sind ein Ärgernis für die Bevölkerung, führen zu Aufwachreaktionen in den Flugschneisen und widersprechen der kantonal geschützten Sonntagsruhe. Die Ruhezeit am Sonntagmorgen ist beim Betrieb des Flughafens zu berücksichtigen.	keine	Das Objektblatt legt keine nach Wochentagen differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Dies ist Gegenstand des Betriebsreglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einsetzen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebszeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden.
VCS, Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Bern		
1 Die maximale Flugbewegungszahl ist von 75'000 auf 65'000 herabzusetzen, die Lärmkurve ist entsprechend anzupassen. Der Anteil Flugbewegungen für den Linien- und Charterverkehr ist auf 5'000, für Grossflugzeuge auf 10'000 und für Jets auf 8'000 festzulegen. Das Objektblatt orientiert sich nicht an der Begrenzung des Angebots. Die der Lärmberechnung zu Grunde gelegte Nachfrageprognose übertrifft die Nachfrage der letzten 5 Jahre deutlich, was nicht nachvollziehbar ist. Für die Anbindung inländischer Ziele und naher Ziele im Ausland ist die Bahn zu fördern. Die Landesflughäfen sind mit dem öV bestens zu erreichen. Mit dem SIL werden zu grosse Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs geschaffen. Dies widerspricht der Bestimmung, wonach konkrete Vorhaben erst festgesetzt werden dürfen, wenn ein Bedarf besteht (Art. 15 Abs. 2 RPV). Mit den geforderten Bewegungszahlen dürfte die Lärmkurve wesentlich anwohnerfreundlicher ausfallen.	Anpassung Erläuterungen zur Zweckbestimmung: vgl. VgF, Antrag 1	Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF). Die Nachfrageprognose kann nach wie vor als plausibel beurteilt werden, sie bildet eine zweckmässige Grundlage für die Lärmberechnung. Die mit dem SIL geschaffenen Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs sind hinreichend begründet, neue Lärmberechnungen sind nicht erforderlich (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF).
2 Der private Verkehr zum Flugplatz soll eingedämmt, die Attraktivität des öV-Zubringers weiter gefördert werden. Dazu sollen die Parkplatzgebühren deutlich erhöht werden. Von einem Ausbau des Parkplatzangebots ist abzusehen. Handlungsbedarf bei der Reduktion des Privatverkehrs zum Flughafen (Reduktion Luftbelastung). Attraktive und günstige Parkplatzangebote erschweren den Weiterbetrieb der existierenden öV-Angebote.	Ergänzung von Festlegungen und Erläuterungen zur Erschliessung: vgl. VgF, Antrag 7	Im SIL sollen die Flughafenhalterin zur Parkplatzbewirtschaftung verpflichtet und der Bezug zum öffentlichen Verkehrsangebot verstärkt werden (Aufgabe von Kanton und Gemeinden), wie dies im geltenden Objektblatt im Grundsatz auch bereits enthalten ist. Ziel ist, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen zu erhöhen. Mit dieser Festlegung im Objektblatt kann dem Antrag Rechnung getragen werden.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 (Fortsetzung)		Die konkreten Massnahmen der Parkplatzbewirtschaftung (z.B. Tarifgestaltung) sind nicht Gegenstand des SIL. Ebenso ist, gestützt auf die im Objektblatt enthaltenen Grundsätze, der Bedarfsnachweis für neue Parkplätze in den jeweiligen Plangenehmigungsverfahren zu erbringen. Durch den Flugplatzperimeter ist die Lage möglicher Standorte begrenzt.
3 Zulassungszwang im Objektblatt streichen und durch eine konzessionskonforme Formulierung ersetzen (z.B. «Zulassung gemäss Konzession»).	Anpassung Festlegungen zur Zweckbestimmung: vgl. VgF, Antrag 2	Dem Antrag wird entsprochen. Die Begrenzung der Verkehrsmenge und die Prioritätenfolge der zugelassenen Verkehrsarten richten sich nach den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Objektblatt und im Betriebsreglement). Der Zulassungszwang wird durch diese Bestimmungen eingeschränkt. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Kategorie. Der beanstandete Texteintrag in der Zweckbestimmung kann ohne Verlust weggelassen werden.
4 Die Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm sind zu streichen. Bei weniger Bewegungen im Linien- und Charterverkehr kann der private Flugverkehr massiv zulegen. Die Erleichterungen kämen grösstenteils diesem Verkehr zu Gute, was nicht nachvollziehbar ist und im Widerspruch zu den Entwicklungsgrundsätzen des SIL steht.	keine	Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden. Im Übrigen können die Grenzwerte in den bestehenden Bauzonen eingehalten werden; innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» werden Erleichterungen allenfalls bei Einzelhöfen erforderlich.
5 Flächen für Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr sind entsprechend der beantragten Reduktion der Flugbewegungszahl zu verkleinern. Der im Objektblatt vorgesehene Bereich für Hochbauten und Abstellflächen südwestlich der Piste beinhaltet eine zu grosse und ungenügend spezifizierte Reserve für den privaten Flugverkehr.	keine	Im Objektblatt werden nur der Flugplatzperimeter und der ungefähr Standort der neuen Bauten und Anlagen festgelegt. Die für diese Bauten und Anlagen erforderliche Fläche wird weder quantifiziert noch näher definiert. Dies ist Gegenstand der nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Im Übrigen wird der Flughafenperimeter gegenüber dem Objektblatt 2002 nicht erweitert.
6 Im Objektblatt ist die gemäss REKO/UVEK (2003) verfügte Verpflichtung zu Lärmmessungen festzuhalten. Punktuelle periodische Messungen zur Kontrolle der Lärmberechnungen in den An- und Abflugschneisen, Jährliche Publikation der Ergebnisse. Sind aus Gründen der Transparenz unter den Festlegungen zur Lärmbelastung zu erwähnen.	keine	Der Flughafen ist verpflichtet, zur Überprüfung des LBK jährliche Lärmberechnungen durchzuführen. Dies ist auch so im Objektblatt festgelegt. Damit kann die Lärmentwicklung in den An- und Abflugschneisen in hinreichender Form mitverfolgt werden. Die Berechnungsmethode (richtet sich nach Vorgabe der LSV) wurde mit Lärmmessungen validiert. Diese Messungen haben das Ergebnis der Lärmberechnungen bestätigt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
7 An Wochenenden sind Flüge erst ab 8 Uhr zu bewilligen. Solche Frühflüge stellen eine Beeinträchtigung für die Bevölkerung dar und widersprechen der kantonal geschützten Sonntagsruhe. Die Ruhezeit am Sonntagmorgen ist beim Betrieb des Flughafens zu berücksichtigen.	keine	Das Objektblatt legt keine nach Wochenenden differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Dies ist Gegenstand des Betriebsreglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einsetzen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebszeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden.
WWF Bern		
1 Die maximale Flugbewegungszahl ist von 75'000 auf 65'000 herabzusetzen, die Lärmkurve ist entsprechend anzupassen. Der Anteil Flugbewegungen für den Linien- und Charterverkehr ist auf 5'000, für Grossflugzeuge auf 10'000 und für Jets auf 8'000 festzulegen. Das Objektblatt orientiert sich nicht an der Begrenzung des Angebots. Die der Lärmberechnung zu Grunde gelegte Nachfrageprognose übertrifft die Nachfrage der letzten 5 Jahre deutlich, was nicht nachvollziehbar ist. Für die Anbindung inländischer Ziele und naher Ziele im Ausland ist die Bahn zu fördern. Die Landesflughäfen sind mit dem öV bestens zu erreichen. Mit dem SIL werden zu grosse Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs geschaffen. Dies widerspricht der Bestimmung, wonach konkrete Vorhaben erst festgesetzt werden dürfen, wenn ein Bedarf besteht (Art. 15 Abs. 2 RPV). Mit den geforderten Bewegungszahlen dürfte die Lärmkurve wesentlich anwohnerfreundlicher ausfallen.	Anpassung Erläuterungen zur Zweckbestimmung: vgl. VfF, Antrag 1	Im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen wurde die Nachfrageprognose 2020 überprüft: Die obere Grenze der Gesamtzahl von jährlich 75'000 Bewegungen hat sich bestätigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VfF). Die Nachfrageprognose kann nach wie vor als plausibel beurteilt werden, sie bildet eine zweckmässige Grundlage für die Lärmberechnung. Die mit dem SIL geschaffenen Reserven für die Entwicklung des Flugbetriebs sind hinreichend begründet, neue Lärmberechnungen sind nicht erforderlich (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VfF).
2 Der private Verkehr zum Flugplatz soll eingedämmt, die Attraktivität des öV-Zubringers weiter gefördert werden. Dazu sollen die Parkplatzgebühren deutlich erhöht werden. Von einem Ausbau des Parkplatzangebots ist abzusehen. Handlungsbedarf bei der Reduktion des Privatverkehrs zum Flughafen (Reduktion Luftbelastung). Attraktive und günstige Parkplatzangebote erschweren den Weiterbetrieb der existierenden öV-Angebote.	Ergänzung von Festlegungen und Erläuterungen zur Erschliessung: vgl. VfF, Antrag 7	Im SIL sollen die Flughafenhalterin zur Parkplatzbewirtschaftung verpflichtet und der Bezug zum öffentlichen Verkehrsangebot verstärkt werden (Aufgabe von Kanton und Gemeinden), wie dies im geltenden Objektblatt im Grundsatz auch bereits enthalten ist. Ziel ist, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen zu erhöhen. Mit dieser Festlegungen im Objektblatt kann dem Antrag Rechnung getragen werden. Die konkreten Massnahmen der Parkplatzbewirtschaftung (z.B. Tarifgestaltung) sind nicht Gegenstand des SIL. Ebenso ist, gestützt auf die im Objektblatt enthaltenen Grundsätze, der Bedarfsnachweis für neue Parkplätze in den jeweiligen Plangenehmigungsverfahren zu erbringen. Durch den Flugplatzperimeter ist die Lage möglicher Standorte begrenzt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Zulassungszwang im Objektblatt streichen und durch eine konzessionskonforme Formulierung ersetzen (z.B. «Zulassung gemäss Konzession»).	Anpassung Festlegungen zur Zweckbestimmung: vgl. VfG, Antrag 2	Dem Antrag wird entsprochen. Die Begrenzung der Verkehrsmenge und die Prioritätenfolge der zugelassenen Verkehrsarten richten sich nach den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Objektblatt und im Betriebsreglement). Der Zulassungszwang wird durch diese Bestimmungen eingeschränkt. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Kategorie. Der beanstandete Texteintrag in der Zweckbestimmung kann ohne Verlust weggelassen werden.
Bestehende Formulierung «unter Beachtung des Zulassungszwangs» hat zur Folge, dass der private Flugverkehr dem öffentlichen Verkehr (Linien- und Charterverkehr) gleichgestellt wird. Sie verpflichtet den Flughafen, zu gegebenen Betriebszeiten jede Art von Flugverkehr zuzulassen. Einschränkungen aus Gründen der Lärmbekämpfung sollen möglich bleiben, wie dies in der Konzession vorgesehen ist.		
4 Die Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm sind zu streichen. Bei weniger Bewegungen im Linien- und Charterverkehr kann der private Flugverkehr massiv zulegen. Die Erleichterungen kämen grösstenteils diesem Verkehr zu Gute, was nicht nachvollziehbar ist und im Widerspruch zu den Entwicklungsgrundsätzen des SIL steht.	keine	Den Grundsatz, wonach bei Regionalflughäfen mit Linienverkehr Erleichterungen gewährt werden können, hat der Bundesrat bereits 2000 im Konzeptteil des SIL verabschiedet. Daran soll festgehalten werden. Im Übrigen können die Grenzwerte in den bestehenden Bauzonen eingehalten werden; innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» werden Erleichterungen allenfalls bei Einzelhöfen erforderlich.
5 Flächen für Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr sind entsprechend der beantragten Reduktion der Flugbewegungszahl zu verkleinern. Der im Objektblatt vorgesehene Bereich für Hochbauten und Abstellflächen südwestlich der Piste beinhaltet eine zu grosse und ungenügend spezifizierte Reserve für den privaten Flugverkehr.	keine	Im Objektblatt werden nur der Flugplatzperimeter und der ungefähre Standort der neuen Bauten und Anlagen festgelegt. Die für diese Bauten und Anlagen erforderliche Fläche wird weder quantifiziert noch näher definiert. Dies ist Gegenstand der nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Im Übrigen wird der Flughafenperimeter gegenüber dem Objektblatt 2002 nicht erweitert.
6 Im Objektblatt ist die gemäss REKO/UVEK (2003) verfügte Verpflichtung zu Lärmmessungen festzuhalten. Punktuelle periodische Messungen zur Kontrolle der Lärmberechnungen in den An- und Abflugschneisen, Jährliche Publikation der Ergebnisse. Sind aus Gründen der Transparenz unter den Festlegungen zur Lärmbelastung zu erwähnen.	keine	Der Flughafen ist verpflichtet, zur Überprüfung des LBK jährliche Lärmberechnungen durchzuführen. Dies ist auch so im Objektblatt festgelegt. Damit kann die Lärmentwicklung in den An- und Abflugschneisen in hinreichender Form mitverfolgt werden. Die Berechnungsmethode (richtet sich nach Vorgabe der LSV) wurde mit Lärmmessungen validiert. Diese Messungen haben das Ergebnis der Lärmberechnungen bestätigt.
7 An Wochenenden sind Flüge erst ab 8 Uhr zu bewilligen. Solche Frühflüge stellen eine Beeinträchtigung für die Bevölkerung dar und widersprechen der kantonal geschützten Sonntagsruhe. Die Ruhezeit am Sonntagmorgen ist beim Betrieb des Flughafens zu berücksichtigen.	keine	Das Objektblatt legt keine nach Wochenenden differenzierten Betriebszeiten fest (wäre in einem Sachplan nicht stufengerecht). Dies ist Gegenstand des Betriebsreglements. Abgesehen davon ergibt sich der Flugplan nicht zuletzt aus der Zahl der Rotationen pro Tag, zu welchen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge einsetzen, um ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Weiter müssen die Betriebszeiten auf die Anschlussflüge auf den Zielflughäfen ausgerichtet werden. Dies gilt auch für die Wochenenden.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Berner Aero-Club		
1 Zweckbestimmung: die Formulierung «Er dient ... soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport» ist nicht länger angemessen und degradiert die Schulung der Piloten zur «Manipuliermasse», die ihre Berechtigung nur in Zeiten geringen Verkehrsaufkommens haben würde. Gemäss LFG Art. 103a und luftfahrtpolitischen Bericht liegt die Ausbildung von Luftfahrtpersonal im Interesse des Bundes. Der Flughafen Bern-Belp bietet dafür ein ideales Umfeld. Die fliegerische Aus- und Weiterbildung und der Flugsport sind in ihrer Wichtigkeit den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen gleichzustellen, der Zusatz «soweit als möglich» ist zu streichen.	keine	<p>Die beanstandete Prioritätenregelung der Verkehrsarten ist bereits in der bisher geltenden Zweckbestimmung enthalten. Sie berücksichtigt die im kantonalen Richtplan festgehaltene Stossrichtung, wonach der Kanton die Flüge im öffentlichen Interesse befürwortet, bei den Flügen der rein privaten Bedarfsfliegerei aber eine zurückhaltende Politik verfolgt. Diese Haltung kommt auch in der Stellungnahme verschiedener Gemeinden und Umweltorganisationen zum Ausdruck.</p> <p>Aus der Sicht des Bundes hat die fliegerische Aus- und Weiterbildung tatsächlich einen hohen Stellenwert, weshalb sie in der Zweckbestimmung auch ausdrücklich erwähnt ist. Dass der Flughafen Bern-Belp ein ideales Umfeld für die Flugschulen bietet, wird nicht in Abrede gestellt. Andererseits muss der Flughafen seine Funktion bei der Anbindung der Hauptstadtregion an den internationalen Luftverkehr wahrnehmen können; diesen Flügen ist Priorität einzuräumen. In Erwägung all dieser Aspekte bleibt die im Objektblatt festgelegte generelle Prioritätenregelung gerechtfertigt.</p> <p>Diese Regelung steht auch nicht im Widerspruch zur Strategie der Flughafenhalterin. Im täglichen Betrieb kann sie bei hohem Verkehrsaufkommen bei der Abfertigung der Flüge durch die Flugsicherung zum Ausdruck kommen. Den Weiterbestand oder die Ansiedlung von Flugschulen stellt sie aber nicht in Frage. Die im Objektblatt festgelegten Entwicklungsgrenzen lassen einen massvollen Betrieb der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und des Flugsport weiterhin zu.</p>
Alp-Air Bern AG		
1 Zweckbestimmung: die Formulierung «Er dient ... soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport» ist nicht angebracht. Flugausbildung und Privatfliegerei haben den gleichen Stellenwert wie die Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge. Ohne Pilotenausbildung kommt auch der übrige Verkehr zum Erliegen. Der Flughafen Bern-Belp bietet ein ideales Umfeld für diese Ausbildung. Die Konzessionärin ist zudem verpflichtet, den Flughafen allen zugelassenen Luftfahrzeugen zur Verfügung zu stellen. Der Zusatz «soweit als möglich» ist zu streichen.	keine	<p>Die beanstandete Prioritätenregelung der Verkehrsarten ist bereits in der bisher geltenden Zweckbestimmung enthalten. In Erwägung der verschiedenen Aspekte bleibt sie gerechtfertigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 des Aero-Club).</p> <p>Der Zulassungszwang findet im Übrigen seine Grenzen bei den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Betriebsreglement), wonach die Zulassung nach Kriterien der Verkehrssicherheit und der Lärmbekämpfung eingeschränkt werden kann. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Verkehrskategorie.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Heliswiss Schweizerische Helikopter AG		
1 Zweckbestimmung: die Formulierung «Er dient ... soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport» ist unglücklich gewählt. Sie impliziert, dass diese Flugarten bei grossem Verkehrsaufkommen eingeschränkt werden können. Gemäss Konzession muss der Flughafen allen Luftfahrzeugen zur Verfügung stehen. Die Ausbildung ist die Grundlage für alle andern Flugarten, ihr ist der gleiche Status zu gewähren. Die Flugschulung ist für mehrere Betriebe am Flughafen ein Kerngeschäft. Der Zusatz «soweit als möglich» ist zu streichen.	keine	Die beanstandete Prioritätenregelung der Verkehrsarten ist bereits in der bisher geltenden Zweckbestimmung enthalten. In Erwägung der verschiedenen Aspekte bleibt sie gerechtfertigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 des Aero-Club). Der Zulassungszwang findet im Übrigen seine Grenzen bei den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Betriebsreglement), wonach die Zulassung nach Kriterien der Verkehrssicherheit und der Lärmbekämpfung eingeschränkt werden kann. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Verkehrskategorie.
Mountain Flyers 80 Ltd, Helikopterunternehmen		
1 Zweckbestimmung: die Formulierung «Er dient ... soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport» ist nicht akzeptabel. Gemäss Konzession muss der Flughafen allen Luftfahrzeugen zur Verfügung stehen, Einschränkungen sind mit der Konzession nicht vereinbar. Aus- und Weiterbildung ist eine grundlegende Aufgabe der Fliegerei und damit von öffentlichem Interesse. Die Flugschulung ist für mehrere Betriebe am Flughafen ein Kerngeschäft. Sie ist den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen gleichzustellen, der Zusatz «soweit als möglich» ist zu streichen.	keine	Die beanstandete Prioritätenregelung der Verkehrsarten ist bereits in der bisher geltenden Zweckbestimmung enthalten. In Erwägung der verschiedenen Aspekte bleibt sie gerechtfertigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 des Aero-Club). Der Zulassungszwang findet im Übrigen seine Grenzen bei den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Betriebsreglement), wonach die Zulassung nach Kriterien der Verkehrssicherheit und der Lärmbekämpfung eingeschränkt werden kann. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Verkehrskategorie.
Segelfluggruppe Bern		
1 Zweckbestimmung: die Formulierung «Er dient ... soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport» ist problematisch. Sie führt bei den betroffenen Flugsparthen zu Planungs- und Investitionsunsicherheit. Gemäss Konzession muss der Flughafen allen Luftfahrzeugen zur Verfügung stehen, Einschränkungen sind mit der Konzession nicht vereinbar. Aus- und Weiterbildung ist eine grundlegende Aufgabe der Fliegerei und damit von öffentlichem Interesse (ist auch im kantonalen Leitbild Luftverkehr 1997 festgehalten und hat in Bern-Belp eine lange Tradition). Zwischen Flugausbildung und Flugsport besteht eine enge und gegenseitige Abhängigkeit. Bereits die bestehende Prioritätenregelung hat bei der Abfertigung von Segelschleppzügen öfters zu mehrstündigen Verzögerungen geführt. Der Zusatz «soweit als möglich» ist zu streichen.	keine	Die beanstandete Prioritätenregelung der Verkehrsarten ist bereits in der bisher geltenden Zweckbestimmung enthalten. In Erwägung der verschiedenen Aspekte bleibt sie gerechtfertigt (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 des Aero-Club). Der Zulassungszwang findet im Übrigen seine Grenzen bei den Bestimmungen in der Konzession (bzw. im Betriebsreglement), wonach die Zulassung nach Kriterien der Verkehrssicherheit und der Lärmbekämpfung eingeschränkt werden kann. Er gewährleistet jedoch die Gleichbehandlung verschiedener Nutzer innerhalb der gleichen Verkehrskategorie.
2 Die im Objektblatt festgehaltene Prognose für das Passagieraufkommen beruht auf veralteten Annahmen. Sie ist zu überprüfen, die Entwicklung der Passagierzahlen in jüngerer Zeit ist einzubeziehen.	Erläuterungen zur Zweckbestimmung (3. Abschnitt): «...Demnach ist bis 2020 mit einer Verkehrsmenge von jährlich 68'000 bis 75'000 (wovon 5'500 bis 6'500 zu 12'000 Linien- und Charterflüge) und einer Passagierzahl von 473'000 bis zu 300'000/245'000 zu rechnen.»	Dem Antrag wird entsprochen. Die Nachfrageprognose 2020 wurde im Lichte der jüngsten Entwicklung der Verkehrszahlen überprüft: (vgl. Ausführungen zum Antrag 1 der VgF).

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Die Zusammenlegung von Graspiste und Segelfluggpiste bezieht sich auf die Bereitstellung und Starts der Schleppzüge. Das bestehende Landefeld soll erhalten bleiben und so verschoben werden, dass die geltenden Abstandsnormen zur Hauptpiste eingehalten sind. Die Erläuterungen im Objektblatt sollen entsprechend ergänzt werden: «Das bestehende Landefeld für Segelflugzeuge wird verschoben.»	<i>Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur (2. Abschnitt):</i> «...Areal südlich der Piste auszulagern. Die Segelfluggpiste soll aufgehoben und in die bestehende Graspiste integriert werden. <u>Zusätzlich soll ein separates Landefeld für die Segelflugzeuge erhalten bleiben, das gleichzeitig als neue Helikopterlandefläche dienen soll. Der Helikopterlandeplatz sowie Ausgehend von dieser Landefläche sollen die An- und Abflugwege der Helikopter sollen ebenfalls neu organisiert werden. Durch diese Nutzungsumlegung...</u> »	Dem Antrag kann entsprochen werden. Gemäss Planung der Flughafenhalterin soll die bestehende Segelfluggpiste zwar in die Graspiste integriert werden, zusätzlich soll aber ein separates Landefeld für die Segelflugzeuge erhalten bleiben. Dieses Landefeld soll gleichzeitig als Helikopterlandefläche (Final Approach And Take Off Area, FATO) dienen.

b) Privatpersonen

Von Privatpersonen sind insgesamt 45 Stellungnahmen eingegangen. Zudem hat die Vereinigung gegen Fluglärm VgF bei der Bundeskanzlei eine Petition zum SIL-Objektblatt mit 1'759 Unterschriften eingereicht.

In der Petition werden – analog den Anträgen 1 und 6 der VgF – folgende Forderungen gestellt:

- Die maximale Zahl der Flugbewegungen soll 65'000 pro Jahr betragen – statt 75'000 wie prognostiziert.
- Davon dürfen max. 5'000 vom Linien- und Charterverkehr, max. 8'000 von Jets und max. 10'000 von Grossflugzeugen stammen.
- Frühflüge am Wochenende vor 8 Uhr sind nicht zu bewilligen.

Die Mehrzahl der Stellungnahmen der Privatpersonen nehmen ebenfalls die Anträge der VgF auf. Sie beruhen auf einer Vorlage der VgF und wurden teilweise individuell weiterbearbeitet. In 40 Eingaben wird eine Beschränkung der Flugbewegungszahl gefordert (wovon in 19 eine Reduktion auf 65'000, in 21 eine Reduktion auf zwischen 30'000 und 62'000). In 37 Eingaben wird verlangt, die Möglichkeit von Erleichterungen bei den Immissionsgrenzwerten zu streichen (analog Antrag 3 der VgF). In 34 Eingaben wird die Reduktion der Abstellflächen und Hochbauten für den privaten Flugverkehr entsprechend der beantragten Reduktion der Flugbewegungen verlangt (analog Antrag 4 der VgF). Ebenfalls in 34 Eingaben wird ein Verbot von Frühflügen an Wochenenden beantragt (wovon in 23 Eingaben ein Verbot vor 8 Uhr, in 11 Eingaben ein Verbot vor zwischen 7 und 9.30 Uhr). Vereinzelt sind auch die andern Anträge der VgF in den Eingaben enthalten (Zulassungszwang analog Antrag 2, Lärmmessungspflicht analog Antrag 5).

Zudem wird in verschiedenen Eingaben auf die Fluglärmbelästigung hingewiesen, die durch die Lärmberechnungen nicht oder nur unzureichend erfasst wird. Beanstandet werden unter anderem der Kleinaviatikbetrieb an den Wochenenden oder der Einsatz lauter Flugzeugtypen (z.B. Fokker 100). Als Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung werden unter anderem folgende Forderungen gestellt:

- Einschränkung der Kleinaviatik an den Wochenenden
- Beschränkung der Betriebszeiten am Abend (21, 22 Uhr), Früh- und Spätflüge nur in Notfällen
- Einführung maximal erlaubter Lärmpegel im An- und Abflug (Kontrolle mit Lärmmessungen)
- Start- und Landeverbot von Flugzeugen mit Druckpropeller
- Steilere Anflugwinkel
- Einführung verursachergerechter Landegeühren
- Kostenpflicht bei Ausnahmen von den Flugverbotszeiten
- Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung durch den Rollverkehr
- Anflüge von Südosten (auf die Piste 14) nicht zuerst über die Pistenachse von Nordwesten heranzuführen

Die Forderungen werden im Objektblatt analog der entsprechenden Anträge der VgF behandelt.

5.2 Fiche par installation Thun

5.2.1 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
ASTRA Bundesamt für Strassen		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt		
1 Der veraltete Lärmbelastungskataster (LBK), der auf einer jährlichen Flugbewegungszahl von 10'904 beruht, kann nicht als Rahmen für einen künftigen Betrieb mit einem Potenzial von 10'000 Bewegungen dienen. Antrag: das «Gebiet mit Lärmbelastung» ist auf Basis des aktuellen Flugbetriebs und maximal 10'000 Flugbewegungen neu zu berechnen. Eventualantrag: Sollte auf diese Neuberechnung verzichtet werden, darf das «Gebiet mit Lärmbelastung» nicht als verbindliche Entwicklungsgrenze festgelegt werden. In diesem Fall ist im Objektblatt eine Bewegungszahlbegrenzung von 10'000 Bewegungen festzusetzen.	keine	Das «Gebiet mit Lärmbelastung» wirkt als verbindliche raumplanerische Grenze für die Entwicklung des Flugbetriebs und dient der Abstimmung mit der umgebenden Nutzungsplanung. Diese Abstimmung ist im Rahmen der Koordination erfolgt; eine Neuberechnung der Lärmkurve war dazu nicht erforderlich. Eine solche Neuberechnung wird sich bei einer Änderung des Betriebsreglements oder der Bewilligung einer Flugplatzanlage aufdrängen. Die erforderliche Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen richtet sich nach den Bestimmungen der LSV. Diese Lärmimmissionen dürfen das «Gebiet mit Lärmbelastung» nicht überschreiten. Die ermittelte Lärmbelastung ist zudem im LBK festzuhalten. Eine zusätzliche Plafonierung der jährlichen Flugbewegungszahl im Objektblatt ist nicht zweckmässig. Bewegungszahlbeschränkungen können bei Bedarf zwischen den betroffenen Parteien (Grundeigentümer, Gemeinden, Flugplatzhalter) privatrechtlich geregelt werden.
2 Die Teilbefestigung der Piste darf nicht dazu führen, dass bei gleicher Lärmkurve mehr geflogen werden kann als bisher. Die Festlegung zur möglichen Befestigung des Anrollstreifens ist an eine entsprechende Bedingung zu knüpfen.	keine	Eine Teilbefestigung der Piste erfordert eine Plangenehmigung. Dabei sind die zulässigen Lärmimmissionen festzulegen. Weitere Bedingungen oder lärmmindernde Massnahmen sind ebenfalls Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens.
BAV Bundesamt für Verkehr		
keine Bemerkungen	-	-
BBL Bundesamt für Bauten und Logistik		
keine Bemerkungen	-	-
BFE Bundesamt für Energie		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik		
keine Bemerkungen	-	-
BK Bundeskanzlei		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen		
keine Bemerkungen	-	-
EFV Eidgenössische Finanzverwaltung		
keine Bemerkungen	-	-

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>seco Staatssekretariat für Wirtschaft</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>VBS Verteidigung Bevölkerungsschutz Sport</i>		
1 Das VBS kann einem Ausbau der Flugplatzanlagen innerhalb der heutigen Baurechtsfläche zustimmen. Die Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur sind entsprechend zu korrigieren.	<i>Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur (1. Abschnitt):</i> «...Es kann deshalb dem vom Flugplatzhalter gewünschten Neubau eines Hangars <u>zwischen den bestehenden Hochbauten und der Autobahn ausserhalb der heutigen Baurechtsfläche</u> nicht zustimmen.»	Dem Antrag wird entsprochen.
2 Bei der Realisierung von ökologischen Ausgleichsflächen kann das VBS Hand bieten, unter bestimmten Bedingungen bereits aufgewertete Flächen anzurechnen. Die Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz sind entsprechend zu ergänzen.	<i>Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz (3. Abschnitt):</i> «...Die Ausgleichsflächen sollen wenn möglich innerhalb <u>des dieses</u> Perimeters realisiert werden. ... auch Massnahmen ausserhalb des <u>Flugplatz- und Waffenplatzperimeters</u> in Betracht gezogen werden.» <i>Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz (4. Abschnitt):</i> «...Praxis erarbeitet (BUWAL/BAZL 2004). <u>Können die Ausgleichsflächen weder innerhalb des Flugplatzperimeters, noch ausserhalb des Flugplatz- und Waffenplatzperimeters realisiert werden, können – nach Rücksprache mit dem VBS –</u> Massnahmen, die das VBS im Rahmen seines Projektes «Natur, Landschaft, Armee – Waffenplatz Thun (NLA)» bereits ergriffen hat, <u>können nicht automatisch</u> angerechnet werden.»	Dem Antrag wird entsprochen.
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i>		
keine Bemerkungen		

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

5.2.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Bern (Regierungsrat)		
1 Zweckbestimmung und vorgesehener Betrieb entsprechen bisheriger Nutzung. Das Objektblatt ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Es wird in der vorliegenden Form unterstützt.	-	-
Stadt Thun (Stadtrat)		
1 Einverstanden mit dem Objektblatt. Interessen der Stadt werden angemessen berücksichtigt. Flugbetrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt, Möglichkeiten der Stadtentwicklung werden nicht beschnitten (Landschafts-entwicklungsgebiet).	-	-
Gemeinde Thierachern (Gemeinderat)		
1 Anliegen der Gemeinde im Koordinationsprotokoll berücksichtigt (keine Erhöhung der Verkehrsleistung, Begrenzung der maximal zulässigen täglichen Flugbewegungen); Verzicht auf weitergehende Stellungnahme zum Objektblatt.	-	-
Gemeinde Uetendorf (Gemeinderat)		
1 Ergänzung Festsetzungen: Die Verkehrsleistung pro Jahr beträgt max. 10'000 Bewegungen.	keine	Die raumplanerische Entwicklungsgrenze für den Flugbetrieb bzw. dessen Abstimmung mit der umgebenden Nutzungsplanung wird mit dem «Gebiet mit Lärmbelastung» verbindlich festgelegt. Eine zusätzliche Plafonierung der jährlichen Bewegungszahl im Objektblatt ist nicht zweckmässig. Es steht der Gemeinde frei, diese Bewegungszahl mit der Flugplatzhalterin auf privatrechtlicher Ebene zu vereinbaren.
2 Die Betriebszeiten sind so zu halten, dass es zu keiner Ausweitung des bisherigen Betriebs kommt und keine Lärmzunahme an den Wochenenden erfolgt.	keine	Im Objektblatt ist festgesetzt, dass der Flugplatz im bisherigen Rahmen weiter genutzt wird. Die Festlegung der Betriebszeiten ist Gegenstand des Betriebsreglements.
3 Der Flugplatzhalter schult die Piloten bezüglich der Einhaltung der Volten.	keine	Vorgaben zur Schulung der Piloten wären im SIL nicht stufengerecht. Gemäss Festlegungen zum Betrieb ist der Flugplatzhalter jedoch verpflichtet, zur Reduktion der Umweltbelastung die betrieblich möglichen Vorkehrungen zu treffen (Vorsorgeprinzip) und über die Vorschriften zu wachen.

5.3 Fiche par installation Lausanne-La Blécherette

5.3.1 Consultation des services fédéraux

Aucune remarque n'a été amenée par les instances fédérales consultées.

5.3.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Canton de Vaud		
1 Le service de la mobilité du canton de Vaud mentionne que le cadastre de limitation d'obstacles est vieux de plus de trente ans. Le canton de Vaud demande que la forme de ce cadastre soit adaptée dans les meilleurs délais et non pas seulement «éventuellement» en raison du déplacement de la base REGA.	aucune	La remarque du canton de Vaud est pertinente. Cependant le cadastre actuel reste valable; la fiche PSIA ne doit pas être modifiée. Au demeurant, la présente adaptation de la fiche ne concerne que la modification du périmètre. Le contenu de la fiche de 2007 reste donc pour l'essentiel le même, c'est la raison de la subsistance de la mention de la base REGA (qui a été réalisée dans l'intervalle). En outre, l'OFAC mène actuellement une campagne en vue d'adapter tous les cadastres d'obstacles des installations aéronautiques suisses. A Lausanne, le travail est en cours.
2 Pas d'autre remarque	aucune	aucune

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT

Objet de l'adaptation: *3 installations*
- Bern-Belp/BE, aérodrome régional, adaptation
- Lausanne-La Blécherette/VD, aérodrome régional, adaptation
- Thun/BE, aérodrome, nouv.

Bases d'examen: *Projet de plan sectoriel du 13.06.2012*
Rapport explicatif du 13.06.2012

Service compétent: *OFAC*

Considérants

Aspects	Exigences	Constat	Evaluation
Contenu	Nécessité d'un plan sectoriel (art. 14 al. 1 et art. 17 al. 4 OAT)	Selon la première décision du PSIA (18.10.2000), il a été prévu de procéder par étapes à l'élaboration de la partie IIIC consacrée aux installations aéronautiques. Une 8 ^e série de fiches par installation est ainsi soumise pour approbation au Conseil fédéral. Elle regroupe diverses installations: deux aérodromes régionaux (adaptation de Bern-Belp/adaptation ponctuelle du périmètre pour Lausanne) ainsi qu'un aérodrome (nouvelle fiche). Les planifications en question ont des effets variables sur le territoire et l'environnement; elles doivent toutes être coordonnées et nécessitent une adaptation formelle du PSIA.	Exigence remplie
	Conception judicieuse des indications du plan sectoriel (art. 14 al. 2 et 3 OAT)	Par la présente adaptation, la Confédération précise, sur la base de la partie conceptionnelle du PSIA, les objectifs qu'elle vise pour les installations en question et indique comment elle entend faire concorder ses objectifs avec ceux de l'organisation du territoire ainsi qu'avec les utilisations du sol adjacentes. La conception des fiches et des cartes correspond aux autres objets du plan sectoriel.	Exigence remplie
	Coordination de tous les intérêts (art. 2 et 3 OAT)	Le processus de collaboration intense pour l'élaboration des protocoles de coordination a associé toutes les parties intéressées (services fédéraux et cantonaux, communes et exploitants d'aérodrome). Il a été l'occasion de mettre en évidence et d'évaluer tous les intérêts en jeu. Les conflits et divergences ont été détectés et traités (par ex. eu égard au nombre de mouvements [Bern-Belp]; les questions ouvertes (par ex. sur le traitement des surfaces d'assolement/SDA [Bern-Belp] ont été thématiques. Des mesures et mandats ont été formulés afin de résoudre les questions en suspens. La coordination avec les autres activités de la Confédération et des cantons est assurée (notamment avec le DDPS, propriétaire de l'aérodrome de Thun, qui veut maintenir ouvertes les options futures d'utilisation militaire).	Exigence remplie

	Contribution au développement territorial souhaité (art. 1 et 3 LAT)	Le processus de coordination du plan sectoriel a permis d'examiner les mesures possibles en vue d'une meilleure intégration spatiale (locale/régionale) des installations et afin de réduire à un minimum les effets négatifs pour la population, l'économie et les bases naturelles de la vie (par ex. amélioration en matière de bruit après réexamen des voltes d'hélicoptères et fixation d'une justification annuelle des nuisances phoniques, renforcement de la desserte TP et fixation d'une gestion systématique des places de stationnement ainsi que d'une conception globale de la desserte de l'aérodrome, mesures de protection concernant les crues [Bern-Belp]). Le développement ciblé de l'aérodrome est par ailleurs positif pour l'économie de la région dans son ensemble.	Exigence remplie
	Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur (art. 2 OAT)	La consultation des cantons de VD et de BE et les deux consultations des services fédéraux n'ont pas montré de contradiction irréductible avec les plans sectoriels de la Confédération (notamment le plan sectoriel des surfaces d'assolement) et les plans directeurs cantonaux en vigueur. La prise en compte des surfaces d'assolement dans le périmètre d'aérodrome et notamment la question de la consommation de ces surfaces en lien avec les projets prévus devra encore être réglée dans le cadre de la révision 2 LAT (Bern-Belp). Pour les installations de Lausanne et Thun, les surfaces d'assolement ne sont pas touchées.	Exigence remplie
	Utilisation adéquate des catégories de coordination (art. 5 OAT)	Les fiches par objet de cette 8 ^e série ont fixé comme «coordination réglée» les indications touchant la fonction des installations, les conditions générales de l'exploitation, le périmètre d'aérodrome, l'exposition au bruit (OPB), l'aire de limitation d'obstacles, les conditions concernant la protection de la nature et du paysage ainsi que l'équipement. Pour Bern-Belp, les mesures relative à la limitation d'obstacle qui nécessitent une coordination supplémentaire avec les services concernés (plan de zones de sécurité) ont été fixées en «coordination en cours». L'utilisation des catégories de coordination est adéquate.	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 conceptionnelle du PSIA. Les incidences majeures des installations sur le territoire et l'environnement ont été déterminées lors du processus de coordination et leur compatibilité avec la législation pertinente a été vérifiée.	Exigence remplie
Procédure	Collaboration avec l'ARE et les autres responsables de tâches à incidence territoriale (art. 17 et 18 OAT)	L'adaptation du plan sectoriel a été élaborée en étroite collaboration avec l'ARE. Les principaux services intéressés de la Confédération et des cantons ainsi que les communes et exploitants concernés ont été intégrés de façon précoce dans le processus de coordination lié aux installations. Les résultats de cette collaboration ont été consignés dans des protocoles de coordination.	Exigence remplie
	Consultation des cantons et des communes (art. 19 al. 1 et 2 OAT)	En 2011 (août-nov.), à l'issue du processus de coordination, les cantons et les communes ont eu l'occasion de se prononcer officiellement sur le projet de plan sectoriel. Les questions ouvertes figurent dans le rapport explicatif.	Exigence remplie
	Information et participation de la population (art. 19 al. 3 et 4 OAT)	Après le grand cycle de participation de 1999 sur le 1 ^{er} projet PSIA – contenant aussi les installations actuellement en question –, une procédure de consultation complémentaire de la population et des milieux intéressés a en outre été organisée, au 4 ^e trimestre 2011, pour la fiche remaniée de Bern-Belp. Le rapport explicatif montre comment les remarques issues des consultations ont été prises en considération.	Exigence remplie

	Contrôle de la compatibilité avec la planification directrice cantonale (art. 20 OAT)	Au 4 ^e trimestre 2011, les cantons concernés (VD et BE) ont également eu la possibilité de constater d'éventuelles contradiction entre le plan sectoriel et la planification directrice cantonale. La procédure de conciliation selon l'article 13 OAT n'a pas été demandée.	Exigence remplie
Forme	Forme des indications contraignantes (art. 15 OAT)	Les indications contraignantes du plan sectoriel sont bien mises en évidence. Le texte et les cartes qui l'accompagnent fournissent les informations nécessaires à leur compréhension.	Exigence remplie
	Rapport explicatif (art. 16 OAT)	Le rapport explicatif renseigne sur le déroulement de la planification et sur la façon dont il a été tenu compte des divers intérêts en présence.	Exigence remplie
	Publication (art. 4 al. 3 LAT)	Le plan sectoriel sera publié sur Internet. Une version papier sera disponible, sur demande, auprès de l'OFAC.	Exigence remplie

Conclusion

Le contenu, la procédure et la forme du plan sectoriel répondent aux exigences du droit de l'aménagement du territoire. Les mesures prévues pour régler les questions ouvertes en lien avec les surfaces d'assollement et la limitation d'obstacle/plan de zones de sécurité (Bern-Belp) sont judicieuses. 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 14.6.2012

OFFICE FEDERAL DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

La Directrice


i.v. 

Maria Lezzi