



21.10.2015

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Partie III B6a – Places d'atterrissage en montagne

Objectifs et exigences de caractère conceptuel avec rapport explicatif et rapport d'examen

Impressum**Editeur**

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Office fédéral du développement territorial ARE

Elaboration des cartes

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Distribution

En version électronique: www.bazl.admin.ch

Disponible aussi en allemand et en italien

10.2015

Partie III B6a – Places d'atterrissage en montagne

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

Installations existantes

La Suisse compte actuellement 42 places d'atterrissage en montagne (PAM; cf. carte Situation initiale annexée). La version actuelle de l'art. 54, al. 3, de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (RO 1994 3050) fixe un plafond de 48 PAM.

Le réseau actuel des PAM, dont l'instruction et l'entraînement des pilotes constituent la principale raison d'être, s'est révélé, de ce point de vue, globalement adapté aux besoins.

Mis à part pour les vols commerciaux d'aéronefs sur les PAM, au sens de l'art. 100 de l'Ordonnance sur l'aviation du 14 nov. 1973 (OSAv, RS 748.01), il n'existe aucun relevé statistique systématique des mouvements d'aéronefs en montagne. Aux termes des art. 107 et 109 OSAV, les entreprises de transport par hélicoptère titulaires d'une autorisation d'exploitation sont tenues de fournir à l'OFAC les données nécessaires à l'établissement de la statistique du trafic aérien à l'aide d'un formulaire. Les places d'atterrissage en montagne étant des terrains d'atterrissage en campagne sans exploitant, ni infrastructures, il est toutefois impossible de vérifier les données fournies. Le nombre de mouvement est par conséquent enregistré sur la foi des déclarations des entreprises. Selon les estimations de l'OFAC, le nombre de mouvements d'aéronefs (un atterrissage et un décollage comptant chacun pour un mouvement) avoisine les 50 000.

Le nombre de mouvements d'aéronefs commerciaux sur les PAM – environ 15 000 - est sujet à des variations dépendant principalement des conditions météorologiques.

On estime que trois quarts de ces mouvements commerciaux, soit entre 8 000 et 11 000 mouvements, concernent la pratique du ski héliporté. Ces vols contribuent indirectement à l'entraînement des pilotes professionnels. En 2012, deux PAM ont enregistré plus de 1 000 mouvements d'aéronefs commerciaux, neuf PAM entre 500 et 1 000 mouvements tandis que 31 autres affichent moins de 500 mouvements d'aéronefs commerciaux.

Environ 25 000 mouvements annuels d'aéronefs en montagne relèvent de l'instruction et de l'entraînement.

Les mouvements d'aéronefs restants, soit de 5 000 à 15 000 selon les estimations, résultent d'activités de sport aérien (principalement vols non commerciaux avec des avions) et ressortissent en premier lieu au maintien des aptitudes aéronautiques des pilotes.

Tableau récapitulatif (voir aussi PSIA partie II-15)

Places d'atterrissage en montagne ¹	Ct.	Aptitude				Désignée depuis	Coordonnées ²		Altitude m.s.m. Z
		H ¹	A ²	I ³	HS ⁴		X	Y	
Aeschhorn	VS	x	x	x	x	1966	621 100	101 000	3541
Alp Trida	GR	x		x	x	1964	823 325	207 125	2267
Alpe Foppa	TI	x		x		1980	712 400	108 350	1527
Alphubel	VS	x	x	x	x	1964	633 775	100 050	3839
Arolla	VS	x		x	x	1972	603 550	095 825	2000

¹ Les PAM sont nommées d'après les lieux-dits figurant sur la carte nationale. Il se peut dès lors qu'il y ait de légères différences par rapport aux désignations employées dans les décisions. Les noms employés dans le PSIA font office de référence pour la publication d'information aéronautique.

² Le changement de système de coordonnées et de cadre de référence (passage de CH1903/MN03 à CH1903+/MN95) est prescrit par l'ordonnance sur la géoinformation (RS 510.620), laquelle se fonde sur la loi fédérale du 5 octobre 2007 sur la géoinformation (loi sur la géoinformation, RS 510.62).

Places d'atterrissage en montagne ¹	Ct.	Aptitude				Désignée depuis	Coordonnées ²		Altitude m.s.m. Z
		H ¹	A ²	I ³	HS ⁴		X	Y	
Arosa	GR	x		x		1988	771 500	182 900	1619
Bec de Nendaz	VS	x		x		1964	587 900	112 150	2163
Blüemlisalp	BE	x	x	x		1964	réservée à l'instruction		
Clariden-Hüfifirn	UR/GL	x	x	x		1964	710 000	186 650	2944
Col des Mosses	VD	x		x		1972	574 025	138 575	1441
Crap Sogn Gion	GR	x		x	x	1972	735 375	188 875	2235
Croix de Cœur	VS	x	x	x	x	1964	584 200	107 800	2186
Ebneflüh	VS	x	x	x	x	1964	639 250	150 850	3853
Fuorcla Chamuotsch	GR	x		x	x	1981	777 600	152 600	2922
Fuorcla Grischa	GR	x		x	x	1981	780 250	154 250	2963
Glacier du Brenay	VS	x	x	x	x	1964	600 920	093 000	3652
Glacier de Tsanfleuron	VS	x	x	x	x	1966	583 300	129 200	2837
Glacier du Trient	VS	x	x	x	x	1964	569 300	093 050	3251
Glärnischfirn	GL	x	x	x		1966	718 000	207 000	2516
Grimentz	VS	x		x	x	1972	610 300	113 550	1575
Gstellhorn	BE/VS	x		x	x	1966	586 380	132 620	2749
Gumm	BE/VD	x		x	x	1966	581 275	142 300	2057
Jungfraujoch	VS	x	x	x		1964	642 300	155 300	3458
Kanderfirn	BE	x	x	x	x	1964	629 920	148 350	2895
Langgletscher	VS	x	x	x	c	1964	637 200	144 800	2356
Limmerenfirn	GL	x	x	x		1966	716 700	185 520	2972
Madrisahorn	GR	x		x	x	1964	784 800	200 725	2696
Monte Rosa	VS	x	x	x	x	1964	632 000	087 800	4094
Petersgrat	BE/VS	x	x	x	x	1964	629 940	146 480	3131
Petit-Combin	VS	x	x	x	x	1964	586 625	092 500	3648
Rosa Blanche	VS	x	x	x	x	1964	593 500	101 050	3299
Rosenegg-West	BE	x	x	x	x	1972	653 700	164 200	3492
Staldenhorn	BE	x		x	x	1966	584 750	141 800	1973
Susten Steingletscher	BE	x		x	x	1972	675 420	176 025	1846
Sustenlimmi	BE	x	x	x	x	1972	675 575	171 425	3175
Theodulgletscher	VS	x	x	x	x	1964	621 050	087 000	3450
Unterrothorn	VS	x		x	x	1973	627 800	096 625	3087
Vadret dal Corvatsch	GR	x	x	x	x	1964	783 375	143 575	3246
Vadret Pers	GR		x			1974	792 850	141 525	3088
Vorabgletscher	GR/GL	x	x	x	x	1964	730 600	193 350	2967
Vordere Walig	BE	x		x	x	1966	584 800	138 000	2044
Wildhorn	VS	x	x	x	x	1964	594 000	133 675	3243

1 H pour hélicoptères

2 A pour avions

3 I à des fins d'instruction

4 HS adaptée au ski héliporté (dans le cadre de l'autorisation générale de transport de personnes à des fins touristiques)

À une exception près (Vadret Pers), les 42 PAM peuvent accueillir des hélicoptères et se prêtent à l'instruction. 32 PAM peuvent être utilisées dans le cadre du ski héliporté (18 en dehors du domaine skiable, 9 sur le domaine skiable avec infrastructure touristique, 5 utilisées comme places d'embarquement) et 24 d'entre elles peuvent également accueillir des avions. Une place (Vadret Pers) est uniquement réservée aux avions et une autre (Blüemlisalp) à l'instruction. Le transport de personnes à des fins touristiques est interdit du 1^{er} mai au 31 octobre sur les places Vadret del Corvatsch, Vadret Pers, Fuorcla Chamuotsch et Fuorcla Grischa.

Rôle et fonction

Les PAM sont des places situées au-dessus de 1100 m d'altitude, utilisées à des fins d'instruction, d'exercice et de sport ou pour le transport de personnes à des fins touristiques. Elles ne sont pourvues d'aucune infrastructure.

Les PAM sont indispensables à la formation et à l'instruction des pilotes titulaires d'une extension aux atterrissages en montagne. Les activités de sauvetage et de transport aérien en montagne en dépendent. Ces places génèrent en outre une offre touristique (ski hélicoptéré) et des vols non-commerciaux par hélicoptère et par avion.

Questions à résoudre

Le réseau des places d'atterrissage en montagne est adapté aux besoins. Le nombre de PAM est ramené à 40 places. La diversité des situations des PAM et de leurs possibilités d'utilisation, permet au réseau de remplir sa fonction.

En cas d'adaptation du réseau, il convient d'identifier les éventuels conflits entre les PAM et les objectifs de protection et d'examiner les mesures propres à atténuer ces conflits. Il convient d'édicter des principes régissant l'utilisation des PAM pour le ski hélicoptéré.

D E C I S I O N S

- CR** 1. Le réseau des PAM est formé des 40 terrains d'atterrissage existants mentionnés sur la carte du réseau partiel, moins les PAM de Rosenegg-West et de Gumm.
- P** 2. En cas d'adaptation du réseau, les modalités suivantes sont à observer:
 - L'utilisation des PAM ne doit pas occasionner de nuisances excessives ni pour le territoire, ni pour l'environnement.
 - En cas de conflit avec les objectifs de protection prévus par la loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN, RS 451) et par la loi fédérale du 20 juin 1986 sur la chasse et la protection des mammifères et oiseaux sauvages (LChP, RS 922.0), des restrictions d'exploitation seront définies (par exemple type d'utilisation, appareils volants autorisés, restrictions temporelles et géographiques).
 - Les mesures décrétées doivent tenir compte des exigences spécifiques à la formation et au perfectionnement, ainsi qu'au maintien des aptitudes au pilotage (variété des scénarios d'entraînement). Les exigences en matière de formation et de perfectionnement sont ici prioritaires par rapport aux autres activités aéronautiques.
- CR** 3. Afin de protéger les mammifères et les oiseaux sauvages, les cantons peuvent désigner des zones de tranquillité pour la faune sauvage conformément à l'art. 4^{ter} de l'ordonnance du 29 février 1988 sur la chasse et la protection des mammifères et oiseaux sauvages (OChP, RS 922.01). Au cas où ces zones de tranquillité cantonales se trouvent à proximité d'une PAM et qu'il en résulte un conflit entre l'utilisation de la place et les objectifs de protection, le canton peut demander à l'OFAC de publier des recommandations à l'intention de l'aviation civile au sujet des zones de tranquillité pour la faune sauvage. Le périmètre de ces zones et les recommandations qui s'y appliquent sont publiés en relation avec les places d'atterrissage en montagne dans les publications d'information aéronautique suisses.
- P** 4. Il convient de tenir compte des intérêts touristiques globaux dans le cadre de l'utilisation des PAM. L'utilisation d'une PAM pour le ski hélicoptéré suppose d'une part l'existence préalable d'un intérêt touristique global et qualifié, p.ex. par le biais d'un concept touristique régional ou cantonal, et d'autre part une coordination avec le plan directeur cantonal. Les PAM et leur type d'utilisation sont publiés dans les publications d'information aéronautique suisses.

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

1. Le nombre de PAM est fixé à 40 (art. 54, al. 3 OSIA RS 748.131.1). Les 42 PAM actuelles ainsi que leurs coordonnées (sauf la PAM Blüemlisalp qui est exclusivement dédiée à l'instruction aéronautique) et l'usage auquel elles sont destinées ont été établies entre 1964 et 1988 sur décision du Département fédéral des transports et de l'énergie, ancêtre de l'actuel Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. Les décollages et atterrissages d'hélicoptères ont lieu dans une surface circulaire de 400 m de rayon centrée sur la coordonnée officielle. La suppression de deux PAM vise à réduire les conflits potentiels entre, d'une part, les impératifs de la formation des pilotes et du maintien de leurs aptitudes et, de l'autre, les intérêts de la protection de la nature et du paysage. Il fallait choisir les deux PAM à supprimer parmi celles qui sont situées dans les réserves nationales ou à proximité de celles-ci (objets inscrits à l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale [IFP], districts francs, sites marécageux, bas-marais, hauts-marais et marais de transition, zones alluviales). Les vingt-deux PAM qui répondaient à ce profil ont ensuite été évaluées sous l'angle de leur adéquation pour l'instruction aéronautique et pour une utilisation commerciale sur la base de critères tels que l'altitude, l'intégration dans la topographie, les conditions de vent, de luminosité et d'enneigement locales. On a par ailleurs évalué la distance des PAM par rapport aux principaux héliports (itinéraire, consommation de carburant, nuisances sonores et coûts) et leur fonction de réseau (distribution spatiale sur l'ensemble de la Suisse). L'application de ces critères a abouti à la suppression des PAM de Rosenegg-West et de Gumm. Il incombe aux autorités compétentes de procéder aux formalités requises pour leur suppression dans la cadre des procédures d'autorisation aéronautiques (art. 74d OSIA en relation avec l'art. 54, al. 1 OSIA)

2. Par adaptation du réseau, il faut en principe entendre les modifications apportées aux PAM qui nécessitent une décision (par exemple, changement du type d'utilisation, restrictions saisonnières, remplacement ou déplacement d'une place). Lors du déplacement d'un terrain d'atterrissage, il y a lieu d'éviter les conflits avec les objectifs de protection s'appliquant à des territoires pour lesquels la tranquillité et le calme représentent des critères qualitatifs importants, à des réserves naturelles ou à des réserves de faune nationales et cantonales. Une ou plusieurs restrictions d'utilisation mentionnées sous «Décisions» peuvent à cet égard être appliquées.

3. Aux termes de l'art. 4^{ter} OChP, les cantons ont le pouvoir de délimiter des zones de tranquillité pour la faune sauvage, afin de protéger les mammifères et les oiseaux sauvages contre les dérangements occasionnés au niveau du sol par les activités de loisirs et le tourisme. Le canton veille à ce que les zones de tranquillité pour la faune sauvage déploient leurs effets au niveau du sol et restreint les utilisations en conséquence.

Des restrictions spécifiques peuvent s'appliquer à l'aviation civile lorsque celle-ci entre en conflit avec des zones de tranquillité pour la faune sauvage. À moins que des impératifs de sécurité ne s'y opposent, les aéronefs survoleront les zones de tranquillité pour la faune sauvage à une hauteur de 1500 pieds au moins. Les recommandations correspondantes à l'intention de l'aviation civile sont publiées dans les publications d'information aéronautique suisses.

4. Afin de permettre la pratique du ski hélicoptéré sur un terrain d'atterrissage, le canton concerné démontre que cette activité répond à un intérêt touristique global.

Par «intérêt touristique global» on entend que l'utilisation touristique d'une PAM s'intègre dans un concept touristique cantonal ou régional. Il peut s'agir d'un concept touristique global. L'utilisation à des fins touristiques de la PAM correspond ainsi aux stratégies territoriales des cantons visant à promouvoir une affectation intensive et/ou extensive. Le ski hélicoptéré ne représente dès lors qu'une forme d'utilisation touristique parmi d'autres. Actuellement en Suisse, le ski hélicoptéré ne remplace pas les installations de transport (service continu intensif) et cet usage ne devrait pas être formellement autorisé non plus à l'avenir. Un délai transitoire de cinq ans s'applique.

L'OFAC dresse une liste qui mentionne les PAM pour lesquelles un concept touristique cantonal ou régional a été établi.

La majorité des vols commerciaux à destination des PAM, soit de 8000 à 11 000 mouvements environ, sont liés à la pratique du ski hélicoptéré. Ces vols ont lieu usuellement durant le premier trimestre de l'année. Cette activité constitue une offre touristique importante pour certaines régions et représente une source de revenus non négligeable pour plusieurs entreprises, même si la pratique du ski hélicoptéré est fortement tributaire des conditions météorologiques et varie suivant les jours de la semaine et la

période de l'année. Grâce au ski héliporté, l'activité aérienne n'est pas totalement interrompue durant l'hiver et les pilotes peuvent maintenir leurs aptitudes tout au long de l'année.

La nature des décisions (principes et mesures visant à assurer la coordination) est reconnaissable aux symboles ci-dessous:

P = Principes

Les principes sont des indications contraignantes de portée générale. Ils sont de même niveau que les mesures de la catégorie «coordination réglée».

CR = Coordination réglée

Les décisions entrant dans la catégorie «coordination réglée» se réfèrent à des activités pour lesquelles la collaboration nécessaire entre les différentes autorités concernées a été effectuée et les exigences matérielles posées à la coordination sont satisfaites (coordination globale). 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 [art. 15 OAT]).

Nouvelle représentation des coordonnées des PAM à la suite du changement de système de coordonnées et au passage du cadre de référence CH1903/MN03 au cadre de référence CH1903+/MN95 (ordonnance sur la géoinformation [RS 510.620] et loi fédérale du 5 octobre 2007 sur la géoinformation [loi sur la géoinformation, RS 510.62]):

Tableau récapitulatif (adaptation aux coordonnées MN95)

Place d'atterrissage en montagne	Ct.	Aptitude				Désignée depuis	Coordonnées		Altitude m.s.m RAN95
		H ¹	A ²	I ³	HS ⁴		MN95 E	MN95 N	
Aeschhorn	VS	x	x	x	x	1966	2'621'099.31	1'100'999.64	3542
Alp Trida	GR	x		x	x	1964	2'823'325.93	1'207'125.13	2267
Alpe Foppa	TI	x		x		1980	2'712'400.27	1'108'348.95	1527
Alphubel	VS	x	x	x	x	1964	2'633'774.38	1'100'049.64	3840
Arolla	VS	x		x	x	1972	2'603'549.21	1'095'824.88	2001
Arosa	GR	x		x		1988	2'771'500.80	1'182'899.67	1619
Bec de Nendaz	VS	x		x		1964	2'587'899.38	1'112'150.15	2164
Blüemlisalp	BE	x	x	x		1964	uniquement à des fins d'instruction		
Clariden-Hüfifirn	UR/GL	x	x	x		1964	2'710'000.59	1'186'649.55	2944
Col des Mosses	VD	x		x		1972	2'574'024.50	1'138'575.34	1441
Crap Sogn Gion	GR	x		x	x	1972	2'735'375.68	1'188'874.67	2235
Croix de Cœur	VS	x	x	x	x	1964	2'584'199.38	1'107'800.06	2187
Ebneflüh	VS	x	x	x	x	1964	2'639'249.89	1'150'849.75	3854
Fuorcla Chamuotsch	GR	x		x	x	1981	2'777'600.95	1'152'599.62	2922
Fuorcla Grischa	GR	x		x	x	1981	2'780'250.94	1'154'249.65	2964
Glacier du Brenay	VS	x	x	x	x	1964	2'600'919.16	1'092'999.98	3653
Glacier de Tsanfleuron	VS	x	x	x	x	1966	2'583'299.60	1'129'200.24	2837
Glacier du Trient	VS	x	x	x	x	1964	2'569'299.11	1'093'050.33	3251
Glärnischfirn	GL	x	x	x		1966	2'718'000.68	1'206'999.73	2516
Grimentz	VS	x		x	x	1972	2'610'299.42	1'113'549.77	1575
Gstellihorn	BE/VS	x		x	x	1966	2'586'379.52	1'132'620.28	2749
Gumm	BE/VD	x		x	x	1966	2'581'274.55	1'142'300.31	2057
Jungfrauoch	VS	x	x	x		1964	2'642'299.98	1'155'299.77	3459
Kanderfirn	BE	x	x	x	x	1964	2'629'919.80	1'148'349.92	2896

Place d'atterrissage en montagne	Ct.	Aptitude				Désignée depuis	Coordonnées		Altitude m.s.m RAN95
		H ¹	A ²	I ³	HS ⁴		MN95 E	MN95 N	
Langgletscher	VS	x	x	x	x	1964	2'637'199.79	1'144'799.80	2357
Limmerenfirn	GL	x	x	x		1966	2'716'700.56	1'185'519.66	2973
Madrisahorn	GR	x		x	x	1964	2'784'800.80	1'200'725.00	2696
Monte Rosa	VS	x	x	x	x	1964	2'631'999.17	1'087'799.58	4095
Petersgrat	BE/VS	x	x	x	x	1964	2'629'939.79	1'146'479.92	3131
Petit-Combin	VS	x	x	x	x	1964	2'586'624.13	1'092'500.05	3649
Rosa Blanche	VS	x	x	x	x	1964	2'593'499.36	1'101'049.97	3299
Rosenegg-West	BE	x	x	x	x	1972	2'653'700.21	1'164'199.84	3493
Staldenhorn	BE	x		x	x	1966	2'584'749.58	1'141'800.22	1973
Susten Steingletscher	BE	x		x	x	1972	2'675'420.53	1'176'024.71	1846
Sustenlimmi	BE	x	x	x	x	1972	2'675'575.50	1'171'424.72	3175
Theodulgletscher	VS	x	x	x	x	1964	2'621'049.09	1'086'999.75	3450
Unterrothorn	VS	x		x	x	1973	2'627'799.26	1'096'624.64	3087
Vadret dal Corvatsch	GR	x	x	x	x	1964	2'783'376.07	1'143'574.57	3246
Vadret Pers	GR		x			1974	2'792'851.21	1'141'524.64	3088
Vorabgletscher	GR/GL	x	x	x	x	1964	2'730'600.65	1'193'349.65	2968
Vordere Walig	BE	x		x	x	1966	2'584'799.56	1'138'000.25	2044
Wildhorn	VS	x	x	x	x	1964	2'593'999.55	1'133'675.18	3244

1 H pour hélicoptères


2 A pour avions


3 I à des fins d'instruction


4 HS pour le ski héliporté (dans le cadre de l'autorisation générale de transporter des personnes à des fins touristiques)


Places d'atterrissage en montagne

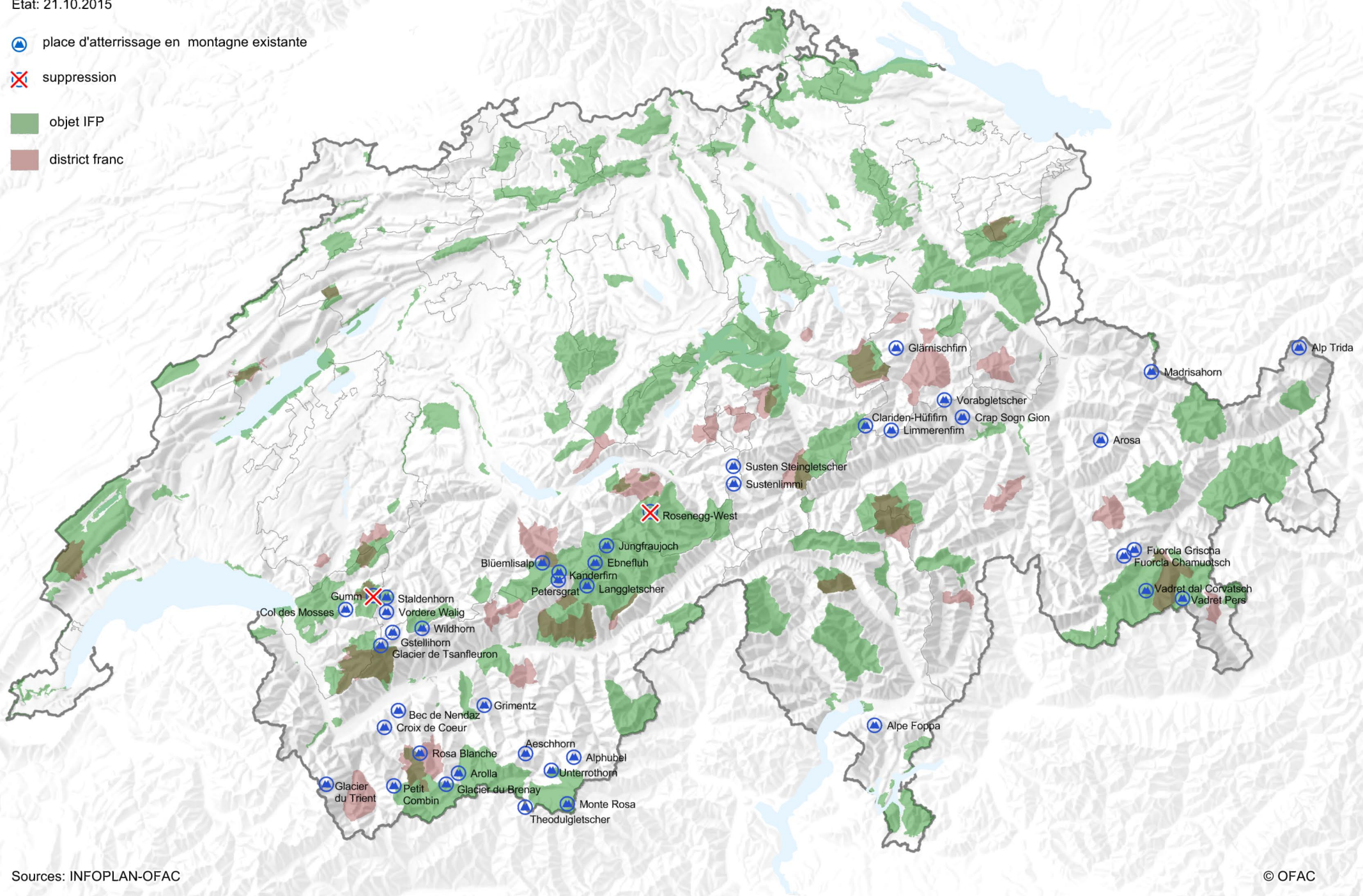
Etat: 21.10.2015

 place d'atterrissage en montagne existante

 suppression

 objet IFP

 district franc



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

La partie III B6a concerne les places d'atterrissage en montagne (PAM).

Le 14 mai 2014, le Conseil fédéral a décidé d'interrompre le processus de réexamen des PAM. Engagé voici 13 ans, le processus n'a permis d'aboutir à aucun résultat satisfaisant malgré les moyens importants déployés. Des divergences insurmontables persistent entre les divers usagers. Par la même occasion, le Conseil fédéral a décidé que le réseau des PAM serait formé de 40 places exactement, contre 48 actuellement. Ces décisions exigent de modifier l'art. 54, al. 3 OSIA. Le Conseil fédéral souhaite en outre maintenir les décisions prises dans la partie III B6a du PSIA de 2007 sur la pratique du ski héliporté et les travaux préparatoires sur les zones de tranquillité pour la faune. Enfin, la décision du Conseil fédéral du 17 septembre 2010 concernant le PSIA, partie III C, PAM, 1^{ère} série Valais Sud-Est sera abrogée.

En conséquence, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de prendre en main les adaptations de la partie III B6a du PSIA du 18 octobre 2000 et de celle du 27 juin 2007, l'abrogation de la 1^{ère} série de fiches du PSIA concernant les PAM de la région Valais Sud-Est, ainsi que les modifications juridiques qui s'imposent.

À signaler que plus aucune série de fiches ne sera établie pour les PAM.

La présente partie conceptuelle III B6a 2015 transpose les modifications requises par le Conseil fédéral.

2 Déroulement de la planification

Office responsable

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)

Historique

- 2014 Décision du Conseil fédéral du 14 mai 2014 sur l'interruption du réexamen des PAM et la révision de la partie III B6a Places d'atterrissage en montagne
- Juillet-août : premier projet de nouvelle partie III B6a
- Consultation du 6 au 27 novembre des offices représentés à la Conférence de la Confédération pour l'organisation du territoire.
- 2015 Audition des cantons du 20 janvier au 20 avril en application de l'art. 19 OAT
- Audition des communes concernées du 20 janvier au 20 avril en application de l'art. 19 OAT
- Participation de la population et des milieux intéressés du 20 janvier au 23 février en application de l'art. 19 OAT
- Prolongation du délai jusqu'au 20 mars à la demande des associations et organisations
- Remaniement du concept compte tenu des prises de position adressées
- Deuxième consultation du 31 août au 18 septembre des offices représentés à la Conférence de la Confédération pour l'organisation du territoire.
- Approbation par le Conseil fédéral le 21 octobre 2015.

3 Collaboration

La partie III B6a se base sur la partie III B6a de 2000 et sur celle de 2007 ainsi que sur la décision du Conseil fédéral du 14 mai 2014. La partie conceptuelle sur les places d'atterrissage en montagne a été élaborée en étroite collaboration avec les services fédéraux suivants :

- Office fédéral de l'aviation civile (OFAC, office responsable)
- Office fédéral du développement territorial (ARE)
- Office fédéral de l'environnement (OFEV)
- Secrétariat général du Département de la défense, de la protection de la population et des sports (SG DDPS)
- Département de la défense, de la protection de la population et des sports, Forces aériennes (DDPS, FA)

4 Consultation et participation

Après une première consultation des offices fédéraux concernés, la partie III B6a du PSIA pour les PAM a fait l'objet d'une procédure d'audition auprès des cantons et des communes concernés de janvier à avril 2015. Les cantons ont vérifié que la partie conceptuelle était conforme aux objectifs et principes de leurs planifications cantonales et qu'elle ne présentait pas de contradictions avec leurs plans directeurs.

Parallèlement, une procédure d'information et de participation de la population a été lancée. Le dossier a été mis à l'enquête dans les communes concernées. Il était également consultable sur le site Internet de l'OFAC. Les propositions ainsi que la manière dont elles ont été retenues sont récapitulées ci-après.

Une deuxième consultation des services fédéraux a ensuite eu lieu en septembre 2015 afin de vérifier que le projet coïncide avec les objectifs et principes de la planification sectorielle desdits services et qu'il n'est pas incompatible avec leurs conceptions et plans sectoriels existants au sens de l'art. 13 LAT. Les résultats de cette consultation figurent également ci-après.

5 Prise en compte des propositions

5.1 La partie III B6a PAM

5.1.1 1^{ère} Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei		
Keine Anträge.		
BJ Bundesamt für Jusitz		
F1. Zum Netz der Gebirgslandeplätze gehören mit Ausnahme der GLP <u>Rosenegg-West und Gumm</u> die 40 bisherigen Landstellen gemäss Teilnetz Karte. Die <u>GLP Rosenegg-West und Gumm</u> sind aufgehoben.	Zum Netz der Gebirgslandeplätze gehören mit Ausnahme der GLP Rosenegg-West und Gumm die 40 bisherigen Landstellen gemäss Teilnetz Karte.	Der Antrag wird übernommen.
Erläuterungen 1: Die Zahl der GLP ist auf 40 festgelegt (Art. 54 Abs. 3 VIL). Die bisherigen 42 GLP wurden mit entsprechenden Koordinaten (ausser dem GLP Blüemlisalp, der nur der Ausbildung dient) zwischen 1964 und 1988 durch das damalige Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement verfügt. Landungen und Starts von Helikoptern erfolgen innerhalb eines 400-Meter-Radius um die verfügte Koordinate. Die <u>GLP Rosenegg-West und Gumm sind aufgehoben. Die Aufhebung des GLP Rosenegg-West und des GLP Gumm erfolgt durch die zuständigen Behörden im Rahmen der entsprechenden luftfahrtrechtlichen Bewilligungsverfahren (Art. 74d i.V.m. 54 Abs. 1 VIL).</u> Die Aufhebung dieser zwei GLP basiert auf einer Interessensabwägung zwischen den Schutzziele gemäss NHG und JSG und der Ausbildung und Erhaltung der Fähigkeiten der Piloten.»	Die Zahl der GLP ist auf 40 festgelegt (Art. 54 Abs. 3 VIL). Die bisherigen 42 GLP wurden mit entsprechenden Koordinaten (ausser dem GLP Blüemlisalp, der nur der Ausbildung dient) zwischen 1964 und 1988 durch das damalige Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement verfügt. Landungen und Starts von Helikoptern erfolgen innerhalb eines 400-Meter-Radius um die verfügte Koordinate. Die Aufhebung des GLP Rosenegg-West und des GLP Gumm erfolgt durch die zuständigen Behörden im Rahmen der entsprechenden luftfahrtrechtlichen Bewilligungsverfahren (Art. 74d i.V.m. 54 Abs. 1 VIL). Die Aufhebung dieser zwei GLP basiert auf einer Interessensabwägung zwischen den Schutzziele gemäss NHG und JSG und der Ausbildung und Erhaltung der Fähigkeiten der Piloten.	Die Ergänzung der der entsprechenden luftfahrtrechtlichen Bewilligungsverfahren wahrt die Rechtsweggarantie. Der Antrag wird übernommen.
VIL-Revisionsentwurf: Art. 54 Abs. 3: Es werden <u>höchstens</u> 40 Gebirgslandeplätze bezeichnet. <u>Nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung bewilligte Flugplätze über 1100 m über Meer werden mitgezählt, sofern sie nicht ausschliesslich dem Zu- und Wegbringerdienst dienen.</u>	Änderung in Art. 54 Abs. 3 VIL: Es werden <u>höchstens</u> 40 Gebirgslandeplätze bezeichnet.	Die Ergänzung des Wortes «höchstens» wird übernommen. Damit ist die Obergrenze der Anzahl GLP definiert. Juristisch ist es möglich, dass zu einem Zeitpunkt nicht exakt 40 Plätze bezeichnet sind. Der Antrag zur Anrechnung von Flugplätzen über 1100 m ü. M. wird nicht übernommen. Bei Flugplätzen handelt es sich ungeachtet deren Höhe über Meer um feste Infrastrukturen, welche gemäss VIL über entsprechende Bau- und Betriebsbewilligungen sowie Betriebsreglemente verfügen müssen und in keinem direkten Zusammenhang mit den Anforderungen an GLP stehen.
VIL-Revisionsentwurf: Art. 74d: <u>Die zuständigen Behörden erlassen Die Bezeichnung der Gebirgslandeplätze (Art. 54 Abs. 3) hat innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten der Änderung vom ... die nötigen Verfügungen, damit die Begrenzung der Anzahl Gebirgslandeplätze (Art. 54 Abs. 3) eingehalten werden kann zu erfolgen.</u>	Änderung in Art. 74d VIL: Die zuständigen Behörden erlassen innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten der Änderung vom ... die nötigen Verfügungen, damit die Begrenzung der Anzahl Gebirgslandeplätze (Art. 54 Abs. 3) eingehalten werden kann.	Der Antrag wird übernommen. Damit müssen die nötigen Verfügungen innerhalb der Frist erfolgen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
ARE Bundesamt für Raumentwicklung		
Das ARE hat gegen das Ansinnen des BAZL die VII und den Konzeptteil SIL Teil III B6a Gebirgslandeplätze gemäss den vorliegenden Entwürfen anzupassen nichts einzuwenden.	–	–
Eventuell wäre es dem besseren Verständnis gedient, wenn im Sachplantext in den Erläuterungen aufgezeigt würde, inwiefern aufgrund der Interessensabwägung zwischen Schutzzielen und der fliegerischen Ausbildung auf Rosenegg-West und Gumm verzichtet werden soll.	Die Streichung zweier GLP soll zu einer Reduktion des Konfliktpotentials zwischen der Ausbildung und Erhaltung der Fähigkeiten der Piloten und den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes beitragen. Die zwei zu streichenden GLP sollten sich aus der Gruppe derjenigen GLP finden, die sich innerhalb von nationalen Schutzgebieten befinden oder an solche angrenzen (Objekte des Bundesinventars nationaler Landschaften und Naturdenkmäler BLN, Jagdbanngelände, Moorlandschaften, Flachmoore, Hoch- und Übergangsmoore sowie Auengebiete). Die 22 GLP, welche dieses Kriterium erfüllen wurden anschliessend betreffend Eignung für die Schulung aber auch die gewerbliche Nutzung beurteilt. Hierzu wurden als wichtigste Kriterien die Höhe über Meer, die Einbettung in die Topographie, die vorherrschenden Wind- und Lichtverhältnisse sowie die anzutreffenden Schneeverhältnisse untersucht. Daneben erfolgte eine Beurteilung der Entfernung eines GLP von den wichtigsten Helikopterbasen (Flugweg, Treibstoffverbrauch, Überfluglärm und Kosten) und der Netzfunktion der betroffenen GLP (räumliche Verteilung über die ganze Schweiz). Die Anwendung dieser Kriterien auf die 22 GLP führte zum vorliegenden Vorschlag, die GLP Rosenegg-West und Gumm zu streichen.	Die Ergänzung erläutert den Ablauf der Interessensabwägung.
ASTRA Bundesamt für Strassen		
Das ASTRA ist von der vorliegenden Anpassung nicht betroffen. Es verzichtet daher auf eine Stellungnahme.	–	–
BAFU Bundesamt für Umwelt		
L'OFEV peut souscrire sans remarque à l'adaptation du plan sectoriel et à la modification de l'art. 54 al. 3 OSIA.	–	–
BAK Bundesamt für Kultur		
Les projets présentés ne portant pas préjudice aux intérêts de la protection du patrimoine bâti, l'OFC n'a aucune remarque à formuler.	–	–
BAZL; LESA		
Erläuterungen 1: Die Verfügungen enthalten nicht nur eine Koordinate sondern auch die zulässigen Nutzungsarten.	Die bisherigen 42 GLP wurden mit entsprechenden Koordinaten (ausser dem GLP Blüemlisalp, der nur der Ausbildung dient) und den zulässigen Nutzungsarten zwischen 1964 und 1988 durch das damalige Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement verfügt.	Der Antrag wird übernommen.
BFS Bundesamt für Statistik		
L'OFS n'a pas de remarque à ce sujet.	–	–

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft</i>		
Keine Bemerkungen.	–	–
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</i>		
Das BWO ist mit den zugestellten Unterlagen einverstanden.	–	–
<i>ENHK Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission</i>		
Angesichts des Entscheids des Bundesrates vom 14. Mai 2014 verzichtet die ENHK auf konkrete Anträge. Die ENHK vermisst jedoch schlüssige Argumente zur Begründung des zwingenden Bedarfs von 40 GLP an den bisherigen Standorten, insbesondere auch der Standorte innerhalb von BLN-Objekten. Zudem enthalte der Entwurf nicht einmal eine summarische Darstellung der Konflikte zwischen GLP und den Schutzziele der betroffenen BLN-Objekte sowie Massnahmen zu deren Abschwächung. Auch den Grundsatz, dass gesamttouristische Interessen im Rahmen der Nutzung der GLP zu berücksichtigen sind und für die Weiterführung der Heliski-Nutzung ein regionales oder kantonales Tourismuskonzept vorliegen muss, hält die Kommission für nicht genügend im Hinblick auf die notwendige Verringerung der Konflikte zwischen Schutz und Nutzung.	–	–
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i>		
Die EZV hat keine Einwände, da auf den Gebirgslandeplätzen keine Ein- und Ausflüge aus dem Ausland erlaubt sind.	–	–
<i>MeteoSchweiz Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie</i>		
Die Vorlage ist für MeteoSchweiz nicht direkt relevant. Die Begrüssung von MeteoSchweiz in der geplanten Ämterkonsultation ist deshalb nicht nötig.	–	–
<i>seco Staatssekretariat für Wirtschaft</i>		
Das Ressort Tourismus des SECO ist nicht damit einverstanden, dass die Weiterführung der Heliskinutzung in Zukunft im kantonalen Richtplan festgesetzt werden soll. Wir beantragen, dass das Vorgehen für die Festlegung einer Nutzungsmöglichkeit für Heliskiing gemäss Grundsatz 4 der Festlegung des SIL Teil III B6a Gebirgslandeplätze vom 27.06.2007 beibehalten wird.	Keine Änderung.	In Absprache mit dem SECO werden im Rahmen der Anhörung/Mitwirkung die Stellungnahmen der Kantone und Regionalkonferenzen abgeholt. Der Antrag des SECO kann danach im Rahmen der zweiten Ämterkonsultation vor dem Hintergrund der von den betroffenen Kantonen diesbezüglich geäusserten Haltung ggf. in entsprechend angepasster Form berücksichtigt werden.
Des Weiteren weist das SECO darauf hin, dass die betroffenen lokalen und regionalen Akteure sowie die kantonalen Wirtschaftsämter unbedingt konsultiert werden müssen.	–	–
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i>		
SBB ist mit dem vorliegenden Entwurf einverstanden.	–	–
<i>Luftwaffe – Luftwaffenstab LW Stab</i>		
In den vorgesehenen Perimetern gem. Dokumenten ist die Luftwaffe als Nutzer von militärischen Immobilien nicht betroffen.	–	–

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<hr/>		
In den gesamten Gebieten hat die Luftwaffe keine Immobilien bei armasuisse Immobilien angemietet. Somit haben wir aus Sicht der Luftwaffe keine Einwände oder Bemerkungen einzubringen.		
<hr/>		

Les autres services officiels consultés ne se sont pas prononcés sur le dossier.

5.1.2 Consultation des autorités

Die sieben Kantone Bern, Glarus, Graubünden, Uri, Tessin, Waadt und Wallis sowie 25 Gemeinden haben Stellungnahmen im Rahmen der Anhörung der Behörden eingereicht. Nachfolgend sind die Inhalte dieser Stellungnahmen summarisch aufgeführt. Die eingerückten Textblöcke beinhalten die Reaktion der Bundesbehörden auf die Anträge und Vorschläge der Kantone und Gemeinden.

Gemäss Stellungnahme des **Kantons Bern** entspricht die Beschränkung der Anlagen und/oder des Betriebs von Gebirgslandeplätzen den Zielsetzungen im Bereich Luftverkehr des kantonalen Richtplans. In diesem Sinne unterstützt der Berner Regierungsrat grundsätzlich den Ansatz, das Netz der Gebirgslandeplätze bereits im Konzeptteil III B6a festzulegen und dabei eine massvolle Beschränkung der Anlagen und des Betriebs vorzusehen.

Aus Sicht des Kantons fehlt im Entwurf des SIL-Konzeptteils III B6a GLP eine plausible Begründung aus aviatischer, ökonomischer und ökologischer Sicht für die Beibehaltung bzw. Aufhebung der einzelnen Standorte und eine sachgerechte Interessenabwägung. Der Regierungsrat verlangt deshalb, dass die vorgenommene Beurteilung der einzelnen Standorte offen gelegt und in geeigneter Weise kommuniziert wird, z. B. im Rahmen eines «runden Tisches», wie ihn verschiedene betroffene Standortgemeinden vorgeschlagen haben.

Im Rahmen eines vom BAZL initialisierten runden Tisches, welcher im Mai 2015 mit Vertretern der betroffenen Gemeinden im Berner Oberland, Bergführern, Vertretern der Helikopterunternehmen sowie Vertretern des Kantons Bern stattfand, wurde die Kriterienliste zur Bestimmung der zwei zu streichenden GLP sowie die konkrete Beurteilung der zwei zu streichenden GLP Gumm und Rosenegg-West detailliert erläutert. In einem weiteren Gespräch zwischen Vertretern des BAZL und Vertretern des Kantons Bern im Juni 2015 wurden die Abwägungen ein weiteres Mal dargelegt und besprochen.

Der Kanton Bern stimmt der Festlegung der Anzahl der GLP auf höchstens 40 in Art. 54 Abs. 3 VIL zu. Aus den Festlegungen bzw. Erläuterungen des Entwurfs SIL-Konzeptteil III B6a GLP geht aus Sicht des Kantons nicht klar hervor, wie die Anflugrouten für GLP in der subalpinen Stufe festgelegt werden sollen. Der Kanton Bern bittet um eine Präzisierung dieser Rahmenbedingungen für den Betrieb.

Bei den GLP handelt es sich um Aussenlandstellen für deren Benutzung grundsätzlich keine spezifischen Rahmenbedingungen für den Betrieb festgelegt werden. Bestehen jedoch beispielsweise Konflikte im Zusammenhang mit Wildruhezonen, können empfohlene Massnahmen wie Anflugrouten und Mindestflughöhen bestimmt und in den öffentlichen Luftfahrtpublikationen der Schweiz veröffentlicht werden.

Im Anschluss an die beiden obenstehend erwähnten Treffen zwischen Vertretern des BAZL und des Kantons reichte der Kanton Bern eine zweite Stellungnahme nach. Darin vertritt er die Ansicht, dass bezüglich der Anzahl GLP der Status Quo beibehalten werden soll. Mit einer Reduzierung von 48 auf 42 Gebirgslandeplätze in der Verordnung des Bundesrates ist der Regierungsrat einverstanden, zumal zurzeit 42 Plätze bewilligt sind. Eine Schliessung von zwei bestehenden Standorten wird nach Sicht des Kantons indes nicht zu weniger Flugbewegungen führen und deshalb vom Regierungsrat abgelehnt. Vielmehr vertritt der Kanton Bern die Ansicht, dass der mit den Akteuren bereits eingeschlagene Weg einer gelebten Zurückhaltung und sorgsamem Umgang weiter zu verfolgen sei.

Seitens der **Berner Gemeinden** sind 9 Stellungnahmen eingegangen (Grindelwald, Gsteig und Saanen, Hasliberg, Innertkirchen, Kandersteg, Lenk, Oberried am Brienersee, Reichenbach im Kandertal). Dabei hat die Gemeinde Hasliberg eine identische Stellungnahme mit derjenigen von Innertkirchen eingereicht und die Gemeinden Gsteig und Saanen haben eine gemeinsame Stellungnahme verfasst. Weiter unterstützt die Gemeinde Kandersteg vollumfänglich die Stellungnahme der Gemeinde Grindelwald. Die gemischte Gemeinde Oberried am Brienersee unterstützt die Eingabe der Interessengemeinschaft pro Gebirgslandeplatz Rosenegg/Gumm, Berner Oberland.

Alle Stellungnahmen der 9 Berner Gemeinden beantragen einen Verzicht auf die Aufhebung der GLP Rosenegg-West und Gumm. Die Aufhebungen würden nach Einschätzung der Gemeinden in der Region eine deutliche Angebotsreduktion sowohl bei den touristischen Flügen wie auch bei den Schulungs- und Ausbildungsflügen zur Folge haben. Bereits heute litten die verschiedenen Unternehmungen der Tourismusbranche unter den gegenwärtig schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Die Gemeinden Grindelwald, Hasliberg, Innertkirchen, Kandersteg und Reichenbach im Kandertal bemängeln, dass weder die Gemeinden noch die Regionalkonferenzen vor der Anhörung über die beabsichtigten Schritte informiert wurden. Bis auf die Gemeinde Lenk fordern alle Berner Gemeinden einen «runden Tisch», um die Voten der Standortgemeinden erläutern zu können.

Im Rahmen eines vom BAZL initialisierten runden Tisches, welcher im Mai 2015 mit Vertretern der betroffenen Gemeinden im Berner Oberland, Bergführern, Vertretern der Helikopterunternehmen und Vertretern des Kantons

Bern stattfand, wurde die Kriterienliste zur Bestimmung der zwei zu streichenden GLP sowie die konkrete Beurteilung der zwei zu streichenden GLP Gumm und Rosenegg-West detailliert erläutert.

Eine Vorinformation der betroffenen Gemeinden und der Regionalkonferenzen wurde nicht vorgenommen, weil die Gemeinden im Rahmen der öffentlichen Anhörung und der Mitwirkung ohnehin die Möglichkeit hatten, sich zum Geschäft zu äussern. Hingegen wurde der Kanton in einem Schreiben vorgängig über das Vorhaben informiert.

Die Gemeinden Reichenbach im Kandertal, Kandersteg, Gsteig und Saanen fordern, den Entwurf der Revision des Art. 54 Abs. 3 VIL so anzupassen, dass alle bisherigen GLP weiterhin betreiben werden können. Die Höchstzahl der GLP sei darin auf 42 zu ändern.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Die Gemeinden Gsteig und Saanen bezweifeln, dass mit der Schliessung der beiden GLP Gumm und Rosenegg-West eine sorgfältige Interessenabwägung aus aviatischer, ökonomischer und ökologischer Sicht vorgenommen wurde.

Die Gemeinden Hasliberg und Innertkirchen halten fest, dass die GLP mit Standort innerhalb des Perimeters Oberland-Ost raumplanerisch festgehalten sind. Die Gemeinden Gsteig und Saanen führen aus, dass die GLP im heute gültigen regionalen Landschaftsrichtplan integriert sind.

Die Gemeinde Innertkirchen erwähnt, dass sie bisher keine Reklamationen oder Mitteilungen betreffend störendem Helikopterlärm erhalten habe.

Die Gemeinde Reichenbach im Kandertal führt aus, dass das Netz der GLP im Entwurf des SIL-Konzeptteils III B6a GLP als zweckmässig bezeichnet wird. Deshalb sei eine Streichung von zwei GLP nicht nachvollziehbar.

Zur besseren Verständlichkeit wird im SIL-Konzeptteil III B6a GLP unter Handlungsbedarf folgendes präzisiert: «Das Netz der Gebirgslandeplätze wird in seiner Grösse auf eine Anzahl von 40 reduziert. Dank der unterschiedlichen Lage der GLP und deren vielfältige Nutzungsmöglichkeiten erfüllt das Netz seine Zweckbestimmung.»

Für den **Kanton Glarus** ist die Nutzung der bestehenden GLP für Ausbildungs- und touristische Zwecke von Bedeutung. Um eine hohe Flugsicherheit aufrechterhalten zu können und ein optimales Flugrettungswesen zu sichern, sind aus Sicht des Kantons Ausbildungs- und Trainingsflüge auf GLP unabdingbar und notwendig. Der Kanton begrüsst deshalb den Entwurf des SIL mit der Beibehaltung der vier GLP auf Glarner Gebiet. Im kantonalen Richtplan Glarus 2004 sind die vier GLP als Bestand eingetragen.

Der Kanton Glarus hat jedoch auch den zunehmend feststellbaren Konflikt zwischen ruhesuchenden Alpintouristen und Tagesausflüglern, die mit Luftfahrzeugen eine Berghütte besuchen, erkannt. Insbesondere der GLP Clariden-Hüfifirn gab in jüngster Vergangenheit vermehrt Anlass zu Lärmklagen. Nach Einschätzung des Regierungsrates liegt durch die Nutzung der GLP zurzeit keine übermässige Belastung von Raum und Umwelt vor. Die Entwicklung der Flugbewegungen wird jedoch mittelfristig aufmerksam zu verfolgen sein. Bei Vorliegen von übermässigen Belastungen behält sich der Kanton Glarus einen Antrag auf Anpassung des Netzes der GLP vor.

Dem Kanton steht es offen, eine punktuelle Anpassung des Netzes zu beantragen. Dabei wird der Grundsatz 2 in den Festlegungen im SIL-Konzeptteil III B6a GLP G2 angewandt.

Grundsatz 4 der Festlegungen im SIL-Entwurf verlangt, dass die Standortkantone für die Weiterführung der Heliskitzung die Kantone einen touristischen Interessennachweis für Heliskiing vorzulegen und eine entsprechende Festsetzung im kantonalen Richtplan vorzunehmen haben. In Anbetracht der vergleichsweise geringen Anzahl Flugbewegungen auf dem GLP Vorabgletscher (448 Bewegungen als Maximum zwischen 2000 und 2012) erachtet der Kanton Glarus die Erarbeitung eines touristischen Interessennachweises für Heliskiing als unverhältnismässig und wenig sinnvoll. Für die Festsetzung der GLP im kantonalen Richtplan müsse ohnehin eine Interessenabwägung vorgenommen werden. Die dafür erforderlichen Grundlagen genügen. Ein zusätzliches Tourismuskonzept ist dazu aus Sicht des Kantons nicht nötig.

Für die Heliskiingnutzung ist ein gesamttouristisches, qualifiziertes Interesse, wie z. B. mittels eines regionalen oder kantonalen Tourismuskonzepts, nachzuweisen und die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan ist sicherzustellen.

Zur Revision der erwähnten Artikel in der VIL hat der Kanton Glarus keine Bemerkungen.

Die **Glarner Standortgemeinden** Glarus Süd und Glarus sind mit den konzeptionellen Zielen und Vorgaben des Sachplans einverstanden und bringen keine weiteren Anmerkungen vor.

Die Regierung des **Kantons Graubünden** ist mit dem vorliegenden Konzept zu den GLP grundsätzlich einverstanden. Im Kanton Graubünden bestehen fünf grosse Skigebietsdestinationen, nämlich Davos-Klosters, Scuol-Samnaun, Oberengadin, Flims-Laax-Falera und Arosa-Lenzerheide. Jede dieser Destinationen verfügt über mindestens einen GLP. Damit sei eine adäquate und sinnvolle Abdeckung des Kantons Graubünden mit GLP gewährleistet. Jedoch müsse eine Konzeptüberprüfung in Erwägung gezogen werden, um basierend auf einem Antrag der Initianten eines Hotelprojekts (7132 AG) die Neubezeichnung eines GLP auf dem Gebiet der Gemeinde Vals zu ermöglichen oder einen bestehenden GLP nach Vals zu verschieben. Darüber hinaus versuche die Landschaft Davos seit vielen Jahren, einen geeigneten Standort für einen Heliport zu finden. Bereits im kantonalen Konzept «Helikopterflugfelder und Gebirgslandeplätze» aus dem Jahr 1993 sowie auch in früheren Stellungnahmen der Regierung zum SIL wurde für die Landschaft Davos ein entsprechender Bedarf ausgewiesen. Trotz verschiedenster Anstrengungen und Standortevaluationen konnte bis anhin kein geeigneter Standort gefunden werden. Aus diesem Grund ist gemäss Kt. Graubünden zumindest die Option eines GLP in der Landschaft Davos offen zu halten.

Zusätzlich beantragt der Kanton Graubünden die Prüfung einer Verschiebung respektive Verlagerung des Gebirgslandeplatzes Vadret Pers innerhalb des Kantons Graubünden. Der GLP Vadret Pers wird – wie in früheren kantonalen Stellungnahmen bereits erwähnt und auch im kantonalen Richtplan dargelegt – als problematisch erachtet. Aus diesem Grund sei eine Verlegung dieses GLP in Betracht zu ziehen. Dabei erachtet es der Kanton als angezeigt, diese Frage bilateral in Gesprächen zwischen dem BAZL und dem Kanton Graubünden zu diskutieren und zu klären.

Dem Kanton steht es offen, eine punktuelle Anpassung des Netzes zu beantragen. Darunter würde auch eine Verschiebung des GLP Vadret Pers, eine Verschiebung eines GLP ins Gebiet von Vals sowie die Bezeichnung eines GLP in der Landschaft Davos fallen. Bei einer Anpassung würde der Grundsatz 2 in den Festlegungen im SIL-Konzeptteil III B6a GLP G2 angewandt.

Der Kanton Graubünden beantragt den Verzicht auf die Erarbeitung eines kantonalen oder regionalen touristischen Interessensnachweises in Form eines Tourismuskonzepts für die Gebirgslandeplätze mit Heliskiing im Kanton Graubünden.

Für die Heliskiingnutzung ist ein gesamttouristisches, qualifiziertes Interesse, wie z. B. mittels eines regionalen oder kantonalen Tourismuskonzepts nachzuweisen und die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan ist sicherzustellen.

Laut Kanton Graubünden berücksichtigt der Konzeptentwurf zu den GLP vom 20. Januar 2015 im Wesentlichen die Inhalte des kantonalen Richtplans Graubünden.

Da die GLP im kantonalen Richtplan bereits als Zwischenergebnisse aufgeführt sind, geht der Kanton Graubünden davon aus, dass der kantonale Richtplan nach der Verabschiedung des Sachplans durch den Bundesrat im Sinne einer Fortschreibung angepasst werden kann.

Der Kanton Graubünden ist mit der Änderung von Art. 54 Abs. 3 VIL einverstanden und erachtet die Beschränkung der GLP auf 40 Standorte als vertretbar. Damit sollte eine adäquate Schulung der Piloten für die Versorgung der Berggebiete mit Helikopterdienstleistungen weiterhin gewährleistet sein. Eine weitergehende Reduktion wird vom Kanton Graubünden jedoch abgelehnt, da dies zu einer höheren Frequentierung der verbleibenden GLP mit entsprechend verstärkten Umweltauswirkungen führen würde.

Sechs **Bündner Gemeinden** haben eine Stellungnahme eingereicht (Celernina/Schlarigna, Falera, Laax, Pontresina, Saas im Prättigau und Vals).

Die Gemeinden Laax und Pontresina haben keine Einwände gegen den Entwurf des SIL-Konzeptteils III B6a GLP.

Die Gemeinde Celernina/Schlarigna befürwortet den Entwurf des SIL-Konzeptteils III B6a GLP und damit den GLP auf ihrem Gemeindegebiet.

Die Gemeinde Falera hat keine Einwände gegen den Entwurf des SIL-Konzeptteils III B6a GLP, beantragt jedoch, dass der auf dem Gemeindegebiet liegende GLP (Crap Sogn Gion) im kantonalen und regionalen Richtplan zu berücksichtigen sei.

Die Gemeinde Saas im Prättigau heisst den Entwurf des SIL-Konzeptteils III B6a GLP in unterstützendem Sinne gut und hat keine Einwände gegen diesen. Die Gemeinde begrüsst, dass der GLP Madrisahorn weiterbesteht. Selbstverständlich unterstütze die Gemeinde die notwendigen und vorgesehenen Massnahmen zum Schutze der Natur und Landschaft sowie insbesondere auch gegenüber den Wildbeständen in den vorhandenen Wildruhezonen.

Die Gemeinde Vals unterstützt den Antrag der «7132 AG» zur Bezeichnung eines GLP in Vals. Die Voraussetzungen bezüglich der Belastung von Raum und Umwelt seien dabei einzuhalten. Aus heutiger Sicht seien die entsprechenden

Auflagen aber durchaus zu erfüllen. Der Gemeinderat bittet, den Antrag der «7132 AG» wohlwollend zu prüfen und insbesondere die volkswirtschaftliche Bedeutung ihrer Projekte dabei gebührend zu würdigen.

Die Anfrage der «7132 AG» wird losgelöst von der Überarbeitung des SIL-Konzeptteils III B6a GLP bearbeitet. Es gilt abzuklären, ob ein GLP den Bedürfnissen der Antragstellerin entspricht.

Cantone Ticino Si rileva come la proposta di ridurre il numero delle aree di atterraggio in montagna da 48 a 40, e la relativa codificazione nell'art. 54, cpv. 3 dell'Ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA), non è in conflitto con le indicazioni del Piano direttore cantonale, laddove la scheda M9 prevede il riposizionamento dell'attuale AAM ubicata nel Sottoceneri (Rivera, alpe Foppa) e nel Sopraceneri (Alto Ticino).

Questa intenzione dello scrivente Governo cantonale finora non è stata concretizzata ma dovrà tener conto dei due progetti di parchi nazionali in fase di elaborazione (Parco del Locanese e Pare Adula), di altre indicazioni d'uso territoriale e che in ogni caso il loro uso è limitato alle attività legate alla formazione degli equipaggi ma non all'elisci.

Il Cantone può richiedere un adeguamento parziale della rete. A tal fine si applica il principio n. 2 delle decisioni riportate nella parte concettuale III B6a Aree d'atterraggio in montagna dello PSIA.

Der **Kanton Uri** ist sowohl mit den Anpassungen des SIL-Konzeptteils III B6a GLP wie auch mit der Änderung von Artikel 54 Absatz 3 VIL einverstanden. Der Entwurf des Konzeptteils stimme mit den Zielen und Grundsätzen des Urner Richtplans überein.

Der Gebirgslandeplatz Clariden-Hüfifirn befindet sich am Rande des BLN-Gebiets Maderanertal-Fellital (BLN 1603). Der Ruhe und Abgeschiedenheit im Hochgebirge in diesem Gebiet kommt aus Sicht des Kantons Uri eine hohe Bedeutung zu. Der Kanton Uri setzt sich deshalb dafür ein, dass die Nutzung auf die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes und der Wildlebensräume abgestimmt wird.

Bei den GLP handelt es sich um Aussenlandestellen, für deren Benutzung grundsätzlich keine spezifischen Rahmenbedingungen für den Betrieb festgelegt werden. Bestehen jedoch beispielsweise Konflikte im Zusammenhang mit Wildruhezonen, können empfohlene Massnahmen wie Anflugrouten und Mindestflughöhen bestimmt und in den öffentlichen Luftfahrtpublikationen der Schweiz veröffentlicht werden.

Die **Urner Gemeinden** Wassen und Silenen haben keine Bemerkungen.

Le **Canton du Valais** peut accepter la proposition d'adaptation du PSIA sur le territoire valaisan. Il demande que des améliorations locales demeurent envisageables afin de réduire les nuisances environnementales, pour améliorer l'exploitation ou pour augmenter la sécurité. Il doit ainsi être possible, d'entente avec les acteurs concernés, de réévaluer la localisation de certaines PAM et, cas échéant, de procéder à des adaptations, déplacements ou réglementations. Ceci doit pouvoir être fait de façon efficiente et rapide.

Selon le Canton du Valais la problématique de l'hélicoptère et des atterrissages en montagne ne peut être réduite à une limitation quantitative du nombre de place, soit-elle in fine consensuelle. En raison de l'absence totale d'infrastructure au sol, ce n'est pas le nombre absolu des PAM mais l'utilisation effective du réseau qui génère les nuisances. Ainsi l'ajout d'une place doit selon le canton demeurer possible si elle est justifiée par une diminution notable des atteintes environnementales locales (raccourcir les vols au-dessus de zone habitées, respect des zones de tranquillité pour la faune, etc. ...). Ces PAM induisant des améliorations environnementales devraient être comptabilisées séparément.

En cas d'interprétation absolue et rigide du plafonnement du nombre de PAM à 40, il sera envisageable d'optimiser le réseau par le transfert de PAM, même dans des secteurs éloignés. Il ne serait cependant pas opportun d'instaurer une « marchandisation » des PAM existantes entre les communes ou les cantons.

Le canton peut faire une demande d'adaptation du réseau. Pour ce faire, le principe no 2 des décisions du concept PSIA partie III B6a sera utilisé.

Cinq **communes valaisannes** se sont exprimées. La commune d'Anniviers a décidé de préavis favorablement cette planification qui inclut la place prévue pour hélicoptère de Grimentz. Elle précise que les coordonnées exactes de cette place sont les suivantes: 2'610'263/1'113'405.

La disposition de 1979 concernant la PAM de Grimentz a fixé les coordonnées 610 300 / 113 550. Ces coordonnées ont été contrôlées et sont correctement reprises dans le PSIA.

La Commune d'Ayent admet l'implication de ce plan sur son territoire sans réserve.

Die Gemeinde Blatten stellt sich hinter den Status Quo, welcher aus ihrer Sicht im Dokument grösstenteils so vorgeschlagen wird. Somit verzichtet die Gemeinde auf eine weitere Stellungnahme.

Die Gemeinde Täsch nimmt den Entscheid zur Streichung der GLP Rosenegg-West und Gumm zur Kenntnis, beantragt aber gleichzeitig, die maximale Anzahl der GLP zwingend bei 48 zu belassen. Die Gemeinde sei als Bergregion immer wieder und in verschiedensten Zusammenhängen auf Helikopter angewiesen. Andererseits seien die Helikopter-Unternehmungen auf Heliskiing angewiesen, um rentabel arbeiten und um Ihre Dienstleistungen mit der nötigen Sicherheit und Qualität anbieten zu können. Für die geplante Reduktion der maximalen Anzahl GLP von bisher 48 auf 40 gäbe es weder einen Auftrag noch eine Begründung. Eine Überprüfung des GLP-Netzes nach genau festgelegten Kriterien gemäss Sachplan SIL, Erläuterungen, Punkt 1, sei sinnvoll.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Die Gemeinde Zermatt führt aus, dass eine Streichung von acht GLP weder dem initialen SIL-Auftrag des Bundesrates entspreche, noch nachvollziehbar oder ausreichend begründet sei. Es sei die Anzahl der GLP unverändert bei 48 zu belassen. Eventualiter wären, wie dies in den Erläuterungen auch festgehalten ist, höchstens zwei GLP zu streichen, womit die Zahl der GLP neu auf «maximal 46 GLP» festzusetzen wäre.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Unter grossem Aufwand hätten wichtige Leistungsträger aus Zermatt (Bergführerverein, Zermatt Tourismus, Air Zermatt und die Einwohnergemeinde Zermatt) gemeinsam mit dem SAC (Zentralvorstand) einen Kompromissvorschlag für die Region Wallis Süd-Ost ausgearbeitet. Dieser Lösungsvorschlag berücksichtige sowohl die Schutzinteressen als auch die touristischen und fliegerischen Aspekte. Anhand von Daten und einer sachlichen Analyse der Konflikte hätten die angeblich unüberbrückbaren Differenzen ausdiskutiert und eine einvernehmliche Lösung gefunden werden können.

Sollte sich nach der öffentlichen Anhörung des Konzeptes zur Umsetzung eine konkrete Ausgestaltung des Netzes der Gebirgslandeplätze wieder aufdrängen, würde sich die Gemeinde Zermatt gerne aktiv an dieser beteiligen.

Der von der Gemeinde Zermatt gemeinsam mit dem SAC ausgearbeitete Vorschlag stellt einen auf lokaler Ebene ausgearbeiteten und nicht über die regionalen Grenzen hinausgehend koordinierten und konsolidierten Lösungsvorschlag dar. Er entspricht nicht dem Beschluss des Bundesrates vom 14. Mai 2014, wonach mit Ausnahme der Streichung von zwei GLP an der heutigen Ausgestaltung des Netzes der GLP festzuhalten ist.

Le **Canton de Vaud** n'a pas de remarque particulière à formuler. Il approuve les modifications légales concernant le nombre de places d'atterrissage en montagne.

Le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique PSIA était pris en compte dans le Plan directeur cantonal à travers la mesure B42 «Infrastructures aéronautiques». Cette mesure sera mise à jour conformément au résultat de la présente audition.

La **Municipalité vaudoise** d'Ormont-Dessous n'a pas de remarques ou d'observation particulière à formuler.

5.1.3 Participation de la population

a) Organisations, associations, partis, entreprises

Folgende 39 Organisationen und Verbände haben eine Stellungnahme eingereicht:

Aero-Club der Schweiz, Schweizerischer Helikopterverband, Motorflug-Verband der Schweiz, Schweizerische Gletscherpiloten-Vereinigung, Interessensgemeinschaft Gebirgslandeplätze, Interessensgemeinschaft pro Gebirgslandeplatz Rosenegg/Gumm, Swiss Helicopter Association, Aerosuisse, Verband Schweizer Flugplätze, Air Glaciers SA, Heli Rezia SA, Rega, Schweizer Bergführerverband, Bergführerverein Pontresina-St. Moritz, Bergführerverein Gstaad-Lenk, L'association Romande des Guides de Montagne, Schweizerischer Gewerbeverband, Verband der kleinen und mittleren Unternehmen im Kanton Bern, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete, San Bernardino Ente Turistico Regionale des Moesano, Centre patronal, Haslihütten (SAC-Hütten der Region Haslital), Schweizer Skischule Gstaad, Privatskilehrerverein Gstaad, Schneesporthlehrer-Verband Saanenland, 7132 Vision AG, Planungsregion Kandertal, Regionalkonferenz Oberland-Ost, Bergregion Obersimmental-Saanenland, Managementzentrum Unesco Welterbe, Verkehrs-Club der Schweiz, Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Bern, WWF Bern, Vereinigung gegen Fluglärm, Mountain Wilderness, Schweizer Alpen-Club, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Pro Natura, SVS / BirdLife Schweiz

Der **Aero-Club der Schweiz (AeCS)**, der **Motorflug-Verband der Schweiz (MFVS)** und die **Schweizerische Gletscherpiloten-Vereinigung (SGPV)** lehnen eine weitere Reduktion der Zahl der Gebirgslandeplätze konsequent ab. GLP in ausreichender Anzahl seien zwingend notwendig, um das für einen Gebirgs- bzw. Gletscherlandeausweis notwendige Training aufrecht zu erhalten. Sollte die verfügbare Anzahl GLP trotzdem auf 40 reduziert werden, so fordern diese Verbände gleichzeitig die Aufhebung jeglicher Restriktionen auf den bestehenden Plätzen, damit zumindest diese ihrer Nutzung vollumfänglich zugeführt werden können.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Weiter ist es den genannten Verbänden/Vereinen «äusserst unbehaglich zumute», wenn gleichzeitig mit der Reduktion der Landstellen bereits das Vorgehen für eine weitere Anpassung unter Ziffer 2 Festlegungen umschrieben wird.

Anpassungen des Netzes der GLP müssen auch weiterhin möglich bleiben. Solche Anpassungen müssen den Anforderungen des Konzeptteils SIL Teil III B6a GLP Rechnung tragen.

Gemäss dem AeCS und der SGPV besteht, auch unter dem Gesichtspunkt des Heimatschutzes, ein Interesse daran, dass Landungen mit Flächenflugzeugen auch inskünftig möglich sein sollen. Gletscherpiloten auf Flächenflugzeugen würden nur noch 23 Gebirgslandeplätze in den Schweizer Alpen anfliegen können.

Der AeCS führt aus, dass die Streichung von zwei GLP zu einer Verlagerung der Landungen auf andere GLP führt. Damit würden einerseits die Flugbewegungen auf den verbleibenden Gebirgslandeplätzen zunehmen und andererseits die Optionen abnehmen, sich aufgrund der Wetter- und Schneesituation für die Wahl des sichersten und geeignetsten Gebirgslandeplatzes zu entscheiden.

Eine mögliche Verlagerung der bisher auf die GLP Gumm und Rosenegg-West durchgeführten Flüge auf die weiterhin bestehenden GLP wird nicht bestritten. Jedoch dürfte sich das Ausmass dieser Verlagerung in Grenzen halten, weil die beiden aufzuhebenden GLP bisher nur durchschnittlich frequentiert wurden.

Der **Schweizerische Helikopterverband (SHeV)** kann den Beschluss des Bundesrates bezüglich der Reduktion der GLP von 48 auf 40 nicht nachvollziehen und lehnt diesen vollständig ab.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Laut SHeV soll das BAZL die Streichung der GLP Rosenegg-West und Gumm nochmals überprüfen oder allenfalls für den GLP Rosenegg-West 4 bis 6 Ersatzplätze für Schulung und Training über 3000 m ü. M. in der Region Ost und für den GLP Gumm 2 bis 3 Ersatzplätze für Trainingsflüge über 1100 m ü. M. in der Region Jura zur Verfügung stellen.

Die Ausbildung und das Training von Piloten liegen im nationalen Interesse. Mit dem Netz von 40 GLP wird diesem Interesse Rechnung getragen. Das Netz von 40 GLP ist zweckmässig. Eine Erhöhung der Anzahl GLP ist nicht vorgesehen.

Laut SHeV soll zudem der GLP Glärnischfirn im Kanton Glarus ganzjährig für Helikopter geöffnet werden. Der Platz sei gut zu erreichen und reduziere Überflüge für Piloten und Flugschüler aus der Region Ost und Nordost. Der GLP Vadret Pers im Kanton GR, welcher momentan nur für Flächenflugzeuge offen ist, solle auch für Helikopter ganzjährig geöffnet werden.

Das Netz der GLP wird auf Basis der vorbestehenden und bereits verfügbaren Plätze im SIL festgelegt. Eine Anpassung kann durch den Kanton beantragt werden. Dabei wird der Grundsatz 2 in den Festlegungen im SIL-Konzeptteil III B6a GLP G2 angewandt.

Die **Interessengemeinschaft Gebirgslandeplätze (IG GLP)** findet die Reduktion von 42 auf 40 willkürlich. Nach logischem und sachlichem Abwägen müssten gemäss der IG GLP Plätze über 2000 m ü. M. bestehen bleiben wie sie sind. Bei Vorliegen eines Handlungsbedarfs sollten zwei GLP im Tal gestrichen werden (z. B. Grimentz oder Bec de Nendaz und Col des Mosses).

Die Auswahl der zu streichenden GLP Gumm und Rosenegg-West wurde auf Basis von objektiven Kriterien getroffen. Die Kriterien beinhalten neben der Eignung für Ausbildungszwecke auch Aspekte des Naturschutzes.

Die **Interessengemeinschaft pro Gebirgslandeplatz Rosenegg/Gumm** ist gegen die Aufhebung der GLP Rosenegg-West und Gumm. Die Auswahl sei ohne Rücksprache mit den betroffenen Gemeinden getroffen worden. Deshalb bat die Interessengemeinschaft um einen «runden Tisch», an dem Vertreter der Region Berner Oberland einen Gegenvorschlag zur Schliessung der Plätze Rosenegg-West und Gumm präsentieren und so zusammen mit dem BAZL eine Lösung erarbeiten könnten, welche vor allem auch dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit genügend Rechnung trage.

Im Rahmen eines vom BAZL initialisierten runden Tisches, welcher im Mai 2015 mit Vertretern der betroffenen Gemeinden im Berner Oberland, Bergführern, Vertretern der Helikopterunternehmen und Vertretern des Kantons Bern stattfand, wurde die Kriterienliste zur Bestimmung der zwei zu streichenden GLP sowie die konkrete Beurteilung der zwei zu streichenden GLP Gumm und Rosenegg-West detailliert erläutert.

Die **Swiss Helicopter Association (SHA)** beantragt, auf die Schliessung der GLP Rosenegg-West und Gumm zu verzichten. Ein Abbau der Helikopterbewegungen auf GLP würde sehr wahrscheinlich zu einem Leistungsabbau aller Flüge, seien es Arbeitsflüge, touristische Flüge oder Rettungsflüge, führen. Zudem sei der Kanton Bern besonders betroffen. Dies sei eine unzulässige Konzentration von Massnahmen, welche die regional tätigen Helikopterunternehmungen unverhältnismässig einschränke.

Der SHA fordert, dass langfristig die Anzahl von Gebirgslandeplätzen nicht weiter reduziert wird und die bestehenden Gebirgslandeplätze in ihrer Nutzung nicht eingeschränkt werden.

Die Ausbildung und das Training von Piloten liegen im nationalen Interesse. Mit dem Netz von 40 GLP wird diesem Interesse Rechnung getragen. Das Netz von 40 GLP ist zweckmässig. Eine weitere Reduktion ist nicht vorgesehen.

Die **Aerosuisse** lehnt die mit Art. 54 Abs. 3 vorgesehene Reduktion der Anzahl Gebirgslandeplätze ab. Mit der Schliessung von zwei Gebirgslandeplätzen und den bestehenden Einschränkungen auf anderen Gebirgslandeplätzen (Alpe Foppa, Blüemlisalp, Glärnischfirn und Vadret Pers) sei die Ausbildungsvielfalt und Ausbildungsqualität in der Gebirgsfliegerei gefährdet.

Die Ausbildung und das Training von Piloten liegen im nationalen Interesse. Mit dem Netz von 40 GLP wird diesem Interesse Rechnung getragen. Das Netz von 40 GLP ist zweckmässig. Eine weitere Reduktion ist nicht vorgesehen.

Der **Verband Schweizer Flugplätze (VFS)** stellt den Antrag, von der Reduktion der vormals 48 auf die geplanten 40 Gebirgslandeplätze abzusehen. Falls von diesem Beschluss nicht mehr abgerückt werden kann, stellt der VSF den Antrag, die auf den noch 40 verbleibenden Gebirgslandeplätzen lastenden Einschränkungen mit sofortiger Wirkung aufzuheben und damit dem Gebirgsflug in der Schweiz echte Perspektiven für die Zukunft zu ermöglichen.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Weiter ist der VSF mit der Streichung des zweiten Satzes in Art. 54 Abs. 3 VIL einverstanden. Denn GLP sollen getreu ihres Verwendungszweckes und der im Vergleich zu einem regulären Flugplatz nicht-vorhandenen Infrastruktur als solche und damit anders als Flugplätze behandelt werden.

Laut der **Schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega)** dient die Infrastruktur der GLP nicht nur indirekt, wie im Konzeptteil III B6a Gebirgslandeplätze, Entwurf 20.1.2015 (S. 4) festgehalten, sondern vielmehr sehr direkt der mittel- und langfristigen Sicherung von Rettungs- und Transportflügen im Gebirge. Der entsprechende Passus sei so zu formulieren, dass von einem direkten Zusammenhang gesprochen wird.

Der SIL-Konzeptteil III B6a GLP wird wie folgt angepasst: «Die Gebirgslandeplätze bilden die Ausbildungs- und Übungsgrundlage für die Zulassung von Piloten für Gebirgslandungen. Sie sichern ~~indirekt~~ die Rettungs- und Transportflüge im Gebirge.»

Die Beurteilung, ob und wenn ja welche Konsequenzen die Streichung der beiden GLP für die Ausbildung von künftigen Helikopterpiloten hat, obliegt laut Rega den kommerziellen Helikopterunternehmen, die heute das Gros der Nachwuchspiloten ausbilden. Bestehende Ausbildungs-Infrastruktur dürfe daher nur aufgegeben werden, wenn mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann, dass dieser Schritt keine Konsequenzen für die Ausbildung von Jungpiloten hat. Eine quantitative oder qualitative Einschränkung der Ausbildungsmöglichkeiten im Gebirge würde auch die Rega mittelfristig empfindlich treffen. Eine Verteuerung der Ausbildung und allenfalls qualitative Verschlechterung der Rettungsleistungen könnten die Folge sein.

Die Ausbildung und das Training von Piloten liegen im nationalen Interesse. Mit dem Netz von 40 GLP wird diesem Interesse Rechnung getragen. Das Netz von 40 GLP ist zweckmässig. Eine weitere Reduktion ist nicht vorgesehen.

Die **Air-Glaciers SA** ist mit der Streichung von zwei GLP nicht einverstanden und beantragt, auf die Schliessung dieser Landeplätze zu verzichten bzw. für den Ersatz dieser beiden Landeplätze zu sorgen.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Heli Rezia SA va sottolineato che la mancanza di una simile area in Ticino ci ha finora obbligati a svolgere le attività nelle aree degli altri Cantoni alpini con un carico fonico e ambientale supplementare generale dai voli di trasferimento.

A nostro avviso ritenuto che nel Canton Ticino si predisporranno due progetti di parchi nazionali (nel settore est con il Parc Adula e nel settore ovest con il Parco del Locarnese e Valle Maggia) le seguenti ubicazioni:

Pizzo Molare, 2'500 metri di quota (Val Leventina e Val di Blenio); Pizzo Rotondo, 2'500 metri di quota (Val Bedretto); Pizzo Madone, 2'400 metri di quota (Val Verzasca); Cristallina, 2'350 metri di quota (Val Bedretto); Ghiacciaio Gries, 2'500 metri di quota (Val Bedretto); Pizzo dell'Uomo, 2'580 metri di quota (Val Blenio).

Il Cantone può richiedere un adeguamento parziale della rete. A tal fine si applica il principio n. 2 delle decisioni riportate nella parte concettuale III B6a Aree d'atterraggio in montagna dello PSIA.

Der **Schweizer Bergführerverband (SBV)** appelliert an den Bundesrat, den wirtschaftlichen Druck auf die Bergbevölkerung, der durch die Raumplanungsgesetzgebung, die Zweitwohnungsinitiative und aktuell durch die Frankenstärke massiv zugenommen hat, nicht noch weiter zu verstärken. Im Interesse der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Berggebiete sollen alle für das Heliskiing geeigneten GLP erhalten bleiben. Viele Bergführer seien im alpinen Rettungswesen engagiert und müssten sich entsprechend aus- und fortbilden können. Für zahlreiche Bergführer sei das Heliskiing zudem eine wertvolle Verdienstmöglichkeit. Sollten dennoch zwei GLP gestrichen werden, die zurzeit für das Heliskiing aktiv benützt werden, äussert sich der SBV als schweizerischer Verband nicht dazu, welche es sein sollten. Jede Bergregion kämpft gegen den wirtschaftlichen Niedergang und es dürfe nicht eine gegen die andere ausgespielt werden.

Das Netz der Gebirgslandeplätze wird in seiner Grösse auf eine Anzahl von 40 reduziert. Dank der unterschiedlichen Lage der GLP und deren vielfältige Nutzungsmöglichkeiten erfüllt das Netz seine Zweckbestimmung. Für die Nutzung eines GLP zu Heliskiing-Zwecken hat der Standortkanton einen regionalen oder kantonalen Interessensnachweis zu erbringen.

Der **Bergführerverein Pontresina-St. Moritz** steht für den Erhalt der heutigen für Heliskiing benutzbaren GLP ein. In der Region liegen nur gerade drei GLP, davon zwei im unmittelbaren Pistenbereich und leider eigne sich nur der GLP Fuorcla Chamuotsch für das Heliskiing. Der Bergführerverein Pontresina-St. Moritz denke daran, einen der beiden GLP im Pistenbereich so zu verschieben, dass sich auch dieser für das Heliskiing eignen würde. Doch bevor er dieses Bestreben an die Hand nehme, wolle er den Ausgang der Vernehmlassung zur Reduktion von 48 auf 40 GLP abwarten.

Bei einer Anpassung des Netzes bzw. Verschiebung eines GLP wird der Grundsatz 2 in den Festlegungen im SIL-Konzeptteil III B6a GLP angewandt. Ein entsprechender Antrag müsste vom Kanton gestellt werden.

Der **Bergführerverein Gstaad-Lenk** setzt sich vehement gegen die aus seiner Sicht unnötige und unbegründete Aufhebung des GLP Gumm zur Wehr. Die GLP und deren längerfristige Erhaltung bildeten eine nicht zu unterschätzende Einkommensgrundlage für Bergführer, Skilehrer und Helikopter-Unternehmen. Die Wertschöpfung, welche das Heliskiing für das lokale Gewerbe generiere, sei von viel grösserer Bedeutung als dies von vielen wahrgenommen werde. Unverständlich sei auch, wieso gerade im Kanton Bern diese zwei GLP aufgehoben werden sollen. Aus Sicht des Bergführervereins gäbe es eine Handvoll anderer GLP, welche sich weder für Flugschule noch für Heliskiing eignen und sich damit besser für eine Aufhebung anbieten würden (z. B. Col des Mosses und Bec de Nendaz).

Die Auswahl der zu streichenden GLP wurde anhand objektiver Kriterien getroffen. Die vom Bergführerverein zur Aufhebung vorgeschlagenen GLP wurden insbesondere deshalb nicht zur Aufhebung vorgeschlagen, weil sie anders als der GLP Gumm nicht in einem Gebiet des Inventars schützenswerter Landschaften und Naturdenkmäler liegen.

L'Association Romande des Guides de Montagne (ARGM) soutient la pratique de l'hélicski dans ses limites actuelles. La principale raison est qu'il s'agit d'une activité et d'une source de revenus non négligeable pour les guides.

L'ARGM ne soutient pas une extension du réseau des PAM. La raison est que les habitudes ont été prises de toutes parts et que tous les intérêts des usagers de la montagne sont dans la situation actuelle reconnus.

L'ARGM ne soutient pas la réduction du nombre de PAM. La raison est que, n'ayant pas de PAM dans son périmètre, elle ne saurait recommander la suppression d'un PAM au profit d'une autre.

L'utilisation d'une PAM pour le ski hélicporté suppose d'une part l'existence préalable d'un intérêt touristique global et qualifié, p. ex. par le biais d'un concept touristique régional ou cantonal, et d'autre part une coordination avec le plan directeur cantonal.

Die **Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)** vertritt die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen und beantragt in Anbetracht der Bedeutung der Gebirgslandeplätze für die Berggebiete, bei der Obergrenze von 48 GLP zu bleiben und die beiden in Frage stehenden Gebirgslandeplätze im Berner Oberland nicht zu streichen.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Der **Verband der kleinen und mittleren Unternehmen im Kanton Bern (Berner KMU)** fordert, auf die Aufhebung der beiden Gebirgslandeplätze Gumm und Rosenegg-West zu verzichten. Einerseits sei es nicht nachvollziehbar, weshalb die Anzahl Gebirgslandeplätze von 42 auf 40 gesenkt werden solle und andererseits sei schleierhaft, weshalb zwei Landeplätze im Berner Oberland gestrichen werden sollen.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit Reduktion von zwei Plätzen am heutigen Netz der GLP fest.

Der Verband bemängelt, dass weder die betroffenen Gemeinden noch die Regionalkonferenz Oberland-Ost vor der Anhörung über die beabsichtigten Schritte informiert wurden.

Eine Vorinformation der betroffenen Gemeinden und der Regionalkonferenzen wurde nicht vorgenommen, weil die Gemeinden im Rahmen der öffentlichen Anhörung und der Mitwirkung ohnehin die Möglichkeit hatten, sich zum Geschäft zu äussern. Hingegen wurde der Kanton Bern in einem Schreiben vorgängig über das Vorhaben informiert.

Der **Schweizerische Gewerbeverband (SGV)** spricht sich für den Status quo aus. Er ist gegen eine Reduktion der GLP von heute 48 möglichen auf deren 40. Das Heliskiing sei aus den folgenden Hauptgründen auf dem heutigen Stand von 42 GLP zu belassen: 1. Keine Abstrafung der Berggebiete, 2. Erhaltung von Arbeitsplätzen, 3. Gewährleistung des alpinen Versorgungs- und Rettungswesens.

Pour le **Centre Patronal (CP)** la suppression de ces deux PAM n'est pas envisageable en l'état. (Raisons: risque pour l'offre touristique, perte d'attractivité, entraînement des pilotes). Selon lui il convient de renoncer à les supprimer, du moins tant qu'il ne sera pas fait d'autres propositions en vue de les remplacer.

Die **Haslihütten (SAC-Hütten der Region Haslital)** schreiben, dass der Abbau von zwei GLP sicherheitsrelevant für die zukünftige Rettungs- und Arbeitsfliegerei im Gebirge sei. Trainingsmöglichkeiten, auch im Hochgebirge, dürften nicht verloren gehen. Falls der Landeplatz Rosenegg schliessen würde, ginge für Bergführer, Gastronomie, Hütten, Helikopterunternehmen und schlussendlich für das ganze Haslital ein wichtiger Wirtschaftszweig verloren. Die Plätze Rosenegg-West und Gumm im Kanton Bern dürften deshalb nicht aufgehoben werden.

San Bernardino Ente Turistico Regionale del Moesano considerato come in concreto non si tratti di intervenire sul territorio con un'infrastruttura permanente e che l'utilizzazione annua sarà limitata a poche centinaia di rotazioni, non crediamo che vi possano essere delle conflittualità ambientali. A nostro avviso, ritenuto che siamo a ridosso del progetto di parco nazionale dell'Adula vi chiediamo di prendere in considerazione la pianificazione di una nuova area nel comprensorio del «Confin alto» (coordinate: 730 600 / 146 500).

In caso di adeguamento della rete o di spostamento di un'area d'atterraggio in montagna si applica il principio n. 2 delle decisioni riportate nella parte concettuale III B6a Aree d'atterraggio in montagna dello PSIA. La relativa domanda dev'essere presentata dal Cantone.

Die **Schweizer Skischule Gstaad** und der **Schneesportlehrer-Verband Saanenland** setzen sich vehement gegen die Schliessung des GLP Gumm zur Wehr. Der GLP Gumm dürfe nur in Begleitung eines Bergführers oder Schneesportlehrers angefliegen werden. Diese seien darauf sensibilisiert, gebührend auf Fauna und Flora Rücksicht zu nehmen. Die Frequenzen für Skiflüge beim GLP Gumm bewegten sich in einem gesunden Rahmen.

Der **Privatskilehrerverein Gstaad-Saanenland** sieht beim Entscheid, den GLP Gumm aufgrund von ökologischen Aspekten aufzuheben, einen sehr minimalen ökologischen Vorteil für die Natur. Für die Mitglieder des Privatskilehrervereins Gstaad-Saanenland führe eine sukzessive Schliessung der GLP zu erheblichen Einbussen, die nicht ersetzt werden könnten.

Die **7132 Vision AG** stellt im Rahmen des laufenden Mitwirkungsverfahrens zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) den Antrag, einen bestehenden GLP auf das Gebiet der Gemeinde Vals zu verschieben.

Dem Kanton steht es offen, eine punktuelle Anpassung des Netzes zu beantragen. Darunter würde auch eine Verschiebung des GLP Vadret Pers, eine Verschiebung eines GLP ins Gebiet von Vals sowie die Bezeichnung eines GLP in der Landschaft Davos fallen. Bei einer Anpassung würde der Grundsatz 2 in den Festlegungen im SIL-Konzeptteil III B6a GLP G2 angewandt.

Aus Sicht der **Regionalkonferenz Oberland-Ost** soll der Status Quo beibehalten werden: Die Nutzung des GLP Rosenegg-West solle weiterhin Ausbildungs-, private und kommerzielle Flüge ermöglichen. Der GLP Rosenegg-West habe für die in der Region ansässigen Helikopterunternehmungen eine wichtige Bedeutung und solle nicht aufgehoben werden. Die grundsätzliche Notwendigkeit von Gebirgslandeplätzen wird ausdrücklich anerkannt und nicht bestritten. Alle in der Region bezeichneten GLP hätten bereits vor Inkrafttreten des Regionalen Richtplans bestanden. Die Flugbewegungen für Helikopter und Flächenflugzeuge sollten nicht erhöht werden. Insbesondere solle das Heliskiing nicht weiter gefördert werden, jedoch solle im Bereich der heutigen mittleren Flugbewegungen (5-Jahresmittel, +10 % Toleranz) gemäss der Regionalkonferenz eine Nutzung möglich bleiben.

Die **Planungsregion Kandertal** und die **Bergregion Obersimmental-Saanenland** fordern, auf die Aufhebung der beiden Gebirgslandeplätze Gumm und Rosenegg-West zu verzichten. Mit einer Schliessung der beiden GLP würden die Möglichkeiten der Heli-Unternehmungen zusätzlich eingeschränkt. Die Konzentration auf die verbleibenden GLP würde einen unerwünschten und zusätzlichen Druck erzeugen. Zudem sei ein überregionales Fachgremium unter Einbezug von betroffenen Gemeinden und Interessengruppen einzuberufen. Denn die Auswahl sei ohne Rücksprache mit den betroffenen Gemeinden getroffen worden.

Der **Stiftungsrat des UNESCO-Welterbes Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch** stellt sich auf den Standpunkt, dass im Welterbe keine zusätzlichen Gebirgslandeplätze geschaffen werden sollen. Dies trifft aufgrund des Sachplans nicht zu.

Für die im Sachplan aufgeführten Änderungen seien die betroffenen Gemeinden anzuhören.

Der **Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)**, **mountain wilderness**, die **Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL)**, **Pro Natura**, **SVS/BirdLife Schweiz (SVS)** und der **Schweizer Alpen-Club (SAC)** kritisieren den Abbruch des Überprüfungsverfahrens zum SIL-GLP grundsätzlich.

Laut diesen Organisationen müssen Konzepte und Sachpläne gemäss Art. 17 Abs. 4 RPV überprüft und nötigenfalls gesamthaft überarbeitet oder angepasst werden, sofern sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Die genannten Organisationen sind der Ansicht, dass hier ein solcher Fall von tatsächlich und rechtlich veränderten Verhältnissen vorliege. Im Zeitraum zwischen den Bezeichnungen der GLP (1964–1988) und heute habe sich die Nutzung intensiviert und die Ansprüche an den Raum und auch die Raumplanung hätten sich stark verändert. Die RPV sehe in Art. 17 Abs. 2 vor, dass das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) bei räumlichen Konflikten zwischen Bundesstellen vermittelt. Eine solche Vermittlung habe hier nicht stattgefunden, Konflikte lägen weiterhin vor. Ebenso sei die Tatsache nicht hinnehmbar, dass nun ein «Überprüfungsverfahren light» stattgefunden habe, auf dessen Basis nun die Gebirgslandeplätze festgesetzt werden sollen. Dies stehe im Widerspruch zur Planungspflicht des Bundes nach RPG Art. 2, den verschiedenen Schutzvorgaben des NHG, den erwähnten Gerichtsurteilen sowie dem Gutachten der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ENHK zur SIL-Objektblattserie Wallis Südost.

Der SIL-Überprüfungsauftrag GLP des Bundesrats erfolgte im Jahr 2000 grundsätzlich entsprechend der Zielsetzung von Art. 17 Abs. 4 RPG. Es galt dabei ja gerade zu überprüfen, wie ggf. geänderten Voraussetzungen und Rahmenbedingungen Rechnung getragen werden kann und muss. Die Vorgehensweise zur Überprüfung wurde dabei vom Bundesrat 2007 im SIL-Konzeptteil verankert. Die darauf basierende regionenweise Überprüfung der Gebirgslandeplätze hat zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt. Es bestehen unüberbrückbare Differenzen zwischen den verschiedenen betroffenen Kreisen. Die aufwändige Interessensabwägung mit zahlreichen Koordinationsgesprächen, öffentlichen Mitwirkungen und Diskussionssitzungen hat gezeigt, dass eine gesamthaft bessere Lösung nicht möglich ist. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat im Rahmen seines für einen Bundes-sachplan bestehenden Ermessenspielraums auf eine weitergehende Überprüfung oder Anpassung des SIL verzichtet.

Grundsätzlich stellt sich im Bereich der GLP die Frage des Umgangs mit vorbestehenden Nutzungen, welche in Konflikt mit den Schutzziele später festgelegter Schutzgebiete geraten sind. Die von den obenstehenden Organisationen angeführten Bestimmungen des Natur- und Heimatschutzgesetzes NHG wären bei einer Bezeichnung eines neu zu verfügenden und ggf. eines einer Änderungsverfügung unterworfenen GLP direkt anwendbar. Das im Rahmen dieses Sachplanverfahrens festzulegende Netz der GLP besteht jedoch vollumfänglich aus bereits rechtskräftig verfügenden GLP. Die erwähnten Bestimmungen des NHG gelangen deshalb nicht zur Anwendung.

Die Missachtung der bundesrechtlichen Vorgaben des NHG, der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts (BVGer) A-8386/2010 vom 1. Dezember 2011 (bestätigt durch das Bundesgericht, Urteil iC_43/20i2, iC_45/20i2 vom 1. Februar 2012) sowie der Erkenntnisse aus dem ENHK-Gutachten erscheine umso gravierender, als der Bundesrat nach Art. 182 Abs. 2 der Bundesverfassung (BV) für den Vollzug der Gesetzgebung und der Urteile richterlicher Behörden zu sorgen habe.

Der Entscheid des BVGer behält seine Gültigkeit. Hingegen fällt mit dem Abbruch der Überprüfung der GLP die konkrete praktische Relevanz des beurteilten Einzelfalles weg.

Die Notwendigkeit einer umfassenden Überprüfung der Gebirgslandeplätze und die Lösung der grössten Schutz-Nutzungs-Konflikte habe der Bundesrat im Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt vom 18. Oktober 2000 selbst festgehalten.

Die Aufhebung der Überprüfung und Anpassung der Objektblattserie GLP Wallis-Südost erscheine klar bundesrechtswidrig. Beim Urteil des Bundesverwaltungsgerichts handle es sich lediglich um einen Zwischenentscheid. Das UVEK wäre verpflichtet gewesen, die genannten Objektblätter gestützt auf die Erkenntnisse aus dem Gerichtsverfahren anzupassen.

Die aufwändige Interessensabwägung mit zahlreichen Koordinationsgesprächen, öffentlichen Mitwirkungen und Diskussionssitzungen hat gezeigt, dass eine gesamthaft bessere Lösung nicht möglich ist. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat im Rahmen seines für einen Bundessachplan bestehenden Ermessenspielraums auf eine weitergehende Überprüfung oder Anpassung des SIL verzichtet. Der Entscheid des BVGer i.S. Objektblattserie Wallis-Südost behält grundsätzlich seine Gültigkeit. Hingegen fällt mit dem Abbruch der Überprüfung der GLP die konkrete praktische Relevanz des beurteilten Einzelfalles weg.

Auf eine touristische Nutzung von Gebirgslandeplätzen in Schutzgebieten sei zu verzichten. Flächenflugzeuge hätten heutzutage zudem nur noch reinen Freizeitcharakter. Ihre Nutzung soll deshalb auf GLP ausserhalb von BLN-Gebieten beschränkt werden.

Das im Rahmen dieses Sachplanverfahrens festzulegende Netz der GLP besteht vollumfänglich aus bereits rechtskräftig verfügbaren GLP. Die dem Netz zu Grunde liegenden Verfügungen enthalten bereits Einschränkungen betreffend der Nutzungsmöglichkeiten einzelner GLP, welche im SIL übernommen werden.

Die Resultate der Konfliktblätter seien in geeigneter Form in den Konzeptteil des SIL-GLP Teil III B6a aufzunehmen. Gemäss Art. 15 Abs. 2 RPV gäben Text und Karten eines Sachplans Aufschluss über die zum Verständnis der Festlegungen erforderlichen räumlichen und sachlichen Zusammenhänge. Es sei deshalb unumgänglich, die Resultate der bereits erstellten Konfliktblätter zu den GLP darzustellen.

Die im Rahmen des Auftrags zur Überprüfung der GLP von einem externen Auftragnehmer als Grundlagenmaterial erarbeiteten Konfliktblätter sind auf der Website des BAZL abrufbar. Es handelt sich dabei um eine Bestandsaufnahme möglicher in Zusammenhang mit GLP bestehender Konflikte, jedoch nicht um eine vollständige Konfliktanalyse. Von einer Aufnahme der Resultate dieser Studie in den Konzeptteil SIL GLP wird deshalb abgesehen.

Auf eine Festsetzung der 40 Landstellen sei zu verzichten, solange die hierfür notwendigen rechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind.

Die rechtlichen Voraussetzungen sind gegeben.

Die Kriterien und deren konkrete Anwendungen, die zur Streichung der GLP Gumm und Rosenegg-West geführt haben, seien im Detail offenzulegen.

Das BAZL wird die Kriterienmatrix, welche zur Auswahl der zwei aufzuhebenden GLP verwendet wurde, auf seiner Website veröffentlichen.

Für die Anpassung des Netzes und der Bereinigung der Konflikte soll ein Zeithorizont von 5 Jahren festgesetzt werden.

Der Bundesrat hat in seinem Entscheid vom 14. Mai 2014 den Überprüfungsauftrag aufgehoben. Bei Anpassungen des Netzes wird die Festsetzung G2 angewendet.

Liegen Konflikte mit den Schutzziele der Wildruhezonen vor, reiche es nicht, lediglich unverbindliche Empfehlungen abzugeben. Bei Konflikten mit kantonalen Wildruhezonen seien verbindliche Nutzungsbeschränkungen zu erlassen.

Piloten halten sich grundsätzlich an Empfehlungen. Erfahrungen in Zusammenhang mit den bestehenden Landschaftsruhezonen für die Luftfahrt und dem schweizerischen Nationalpark, wo ebenfalls Empfehlungen gelten, konnten dies bestätigen. Zudem muss es aus Sicherheitsgründen wie in Notfällen oder wetterbedingten Situationen möglich sein, die Gebiete in Ausnahmefällen zu überfliegen. An der bestehenden Praxis wird deshalb festgehalten.

Auf eine Festsetzung der Gebirgslandeplätze in den kantonalen Richtplänen sei zu verzichten.

Für die Heliskiingnutzung ist ein gesamttouristisches, qualifiziertes Interesse, wie z. B. mittels eines regionalen oder kantonalen Tourismuskonzepts nachzuweisen und die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan ist sicherzustellen.

Die gesamttouristischen Interessen des Heliskiing seien gegen weitere touristische und andere öffentliche Interessen abzuwägen (insb. Natur-, Landschafts- und Umweltschutz, Interessen des sanften Tourismus).

Die Nutzung von GLP für das Heliskiing wird künftig nur dann möglich sein, wenn dafür ein regionaler oder kantonaler touristischer Interessensnachweis vorliegt.

Der zweite Satz von Art. 54 Abs. 3 VIL «Nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung bewilligte Flugplätze über 1100 m über Meer werden mitgezählt, sofern sie nicht ausschliesslich dem Zu- und Wegbringerdienst dienen» soll unverändert erhalten bleiben. Sollten bestehende GLP in Flugplätze umgewandelt werden – was innerhalb der geltenden rechtlichen Bestimmungen nicht auszuschliessen sei – könnten in Übereinstimmung mit der Obergrenze von 40 GLP dennoch zusätzliche Gebirgslandeplätze geschaffen werden.

Bei den GLP handelt es sich um Aussenlandstellen ohne jegliche Infrastruktur. Eine einfache Umwandlung eines GLP in beispielsweise einen Heliport ist nicht möglich, bedingt die Errichtung eines Heliports (inkl. der dafür nötigen Bauten) doch neben einem SIL-Verfahren auch ein Plangenehmigungsverfahren sowie die Genehmigung eines Betriebsreglements, welche in ihrem Zusammenspiel die Abwägung der diversen Interessen sicherstellen.

Der **VCS**, **Mountain Wilderness**, die **SL**, **Pro Natura** und der **SVS** fordern, dass zwei andere GLP aufzuheben und die touristische Nutzung von GLP in Schutzgebieten (BLN, Jagdbann- und Wildruhegebiete) aufzuheben (insbesondere beim GLP Monte Rosa) bzw. mit verbindlichen örtlichen und zeitlichen Einschränkungen zu begrenzen sei.

Die Auswahl der zu streichenden GLP wurde anhand objektiver Kriterien getroffen. Das BAZL wird die Kriterienmatrix, welche zur Auswahl der zwei aufzuhebenden GLP verwendet wurde, auf seiner Website veröffentlichen.

Unter Nutzungsbeschränkungen soll auch die ersatzlose Aufhebung oder Verschiebung einzelner GLP erwähnt werden.

Das Netz von 40 GLP ist zweckmässig und die Anzahl wird in der VIL bestätigt. Eine ersatzlose Aufhebung steht damit im Widerspruch dazu.

Zum Kapitel Ausgangslage erwähnen die obgenannten Organisationen, dass es erstaune, dass das BAZL – gleich wie im Entwurf zum SIL-GLP Teil III B6a aus dem Jahr 2007 – noch immer von total jährlich ca. 50 000 Bewegungen ausgehe. Auswertungen der Flugbewegungen seit dem Jahr 2000 zeigten hingegen ein zwar Schwankungen unterliegendes, aber dennoch deutliches Wachstum.

Die Zahlen im Konzeptteil SIL Teil III B6a GLP sind konservativ geschätzt. Die heutigen Zahlen bewegen sich innerhalb der angegebenen Schätzungen.

Gemäss den obenstehenden Organisationen bestehe weiterhin ein Handlungsbedarf zur Anpassung des Netzes der Gebirgslandeplätze an die aktuellen raumplanerischen Gegebenheiten und zu dessen Anpassung an die bestehenden Schutzbestimmungen.

Der **SAC** fordert, dass andere GLP in Schutzgebieten (BLN, Jagdbann- und Wildruhegebiete) aufzuheben oder mit einer Beschränkung und Lenkung der Flugtätigkeiten zu belegen seien.

Die Auswahl der zu streichenden GLP wurde anhand objektiven Kriterien getroffen. Das BAZL veröffentlicht die Kriterienmatrix, welche zur Auswahl der zwei aufzuhebenden GLP verwendet wurde auf seiner Website.

Mit dem Entscheid des Bundesrates vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen und der Überprüfungsauftrag wurde aufgehoben. Nutzungseinschränkungen gemäss Festlegung G2 werden bei zukünftiger Anpassung des Netzes zur Anwendung kommen.

Für die Region Wallis Südost legt der SAC den nachfolgend zusammengefassten Lösungsvorschlag vor, in den anderen GLP Regionen sei nach gleichem Vorbild vorzugehen.

Landeplatz Monte Rosa: Zeitliche Öffnung für die touristische Gebirgsfliegerei vom 1. Dezember bis 31. März. Ausbildungsflüge sollen zwischen dem 1.4. und dem 30.11. erst nach 14 Uhr durchgeführt werden dürfen.

Gebiet Aeschihorn/Trift: Es soll ein Landeplatz Trift neu geschaffen werden. Beide Landeplätze seien ab dem 1. Mai bis am 30. November für die touristische Gebirgsfliegerei zu sperren. Ausbildungsflüge sollen zwischen dem 1.4. und dem 30.11. erst nach 14 Uhr durchgeführt werden dürfen. Von einer Sektorenlösung sei abzusehen, da diese eine Gesetzesänderung bedingen würde.

Landeplatz Alphubel: Landeplatz soll vom 1. Dezember bis 30. April benutzt werden dürfen. Ausbildungsflüge sollen zwischen dem 1.4. und dem 30.11. erst nach 14 Uhr durchgeführt werden dürfen.

Gebiet Monte-Moro-Pass: Konsens: auf eine Erweiterung der touristischen Gebirgsfliegerei in dieses Gebiet soll verzichtet werden.

Die Lösungsfindung mit den Akteuren aus Zermatt habe gezeigt, dass ein Kompromiss durchaus möglich sei. Der SAC beantragt, dieses Vorgehen auch in den anderen GLP-Regionen anzuwenden.

Der vom SAC gemeinsam mit der Gemeinde Zermatt ausgearbeitete Vorschlag stellt einen auf lokaler Ebene ausgearbeiteten und nicht über die regionalen Grenzen hinausgehend koordinierten und konsolidierten Lösungsvorschlag dar. Er entspricht nicht dem Beschluss des Bundesrates vom 14. Mai 2014, wonach mit Ausnahme der Streichung von zwei GLP an der heutigen Ausgestaltung des Netzes der GLP festzuhalten ist.

Der **SVS, Mountain Wilderness** und **SL** begrüssen den Vorschlag des SAC grundsätzlich, mit neuen Gesprächsrunden Lösungen für diese Nutzungskonflikte zu finden. Es sei jedoch zwingend eine neutrale Prozessmoderation und eine ausgewogene Vertretung der verschiedenen Interessengruppen (Flugbranche vs. Umweltverbände) vorzusehen. Erneute Gespräche unter Vorsitz des BAZL würden abgelehnt. Zudem wären zunächst die Modalitäten dieser Gesprächsrunden (welche Interessengruppen nehmen mit welchen Mitwirkungsmöglichkeiten teil, etc.) zu klären.

Laut **SL** ist der Abbruch der Überprüfung der GLP und die Lösungssuche im Zusammenhang mit den seit langen bekannten Konflikten unverständlich und ein Wortbruch gegenüber früheren Aussagen des Bundesrates.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Dieser Entscheid wurde in Zusammenhang mit der Inkraftsetzung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) getroffen. Die Umwelt- und Raumplanungsaspekte der AuLaV führen zu Einschränkungen und Mehrbelastungen für die Helikopterindustrie. Im Gegenzug dazu bricht der Bundesrat die Überprüfung der GLP ab und hält mit der Reduktion um zwei Plätze am heutigen Netz der GLP fest. Es handelt sich dabei um einen Entscheid des Bundesrates, der in Zusammenhang mit dem Erlass und der Revision eines Bundessachplanes innerhalb seines Ermessensspielraumes liegt.

Im vorliegenden Entwurf sollen 40 GLP ohne Beurteilung der wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt im Sachplan festgelegt werden. Dies sei ein offensichtlicher Verstoss gegen Art. 15 RPV. Gemäss Art. 19 RPV hätte zudem die Mitwirkung auch auf die festgelegten 40 Plätze ausgeweitet werden sollen.

Das im Rahmen dieses Sachplanverfahrens festzulegende Netz der GLP besteht vollumfänglich aus bereits früher rechtskräftig verfügbaren GLP.

Die Streichung der beiden GLP Gumm und Rosenegg-West sei zwar zu begrüssen. Die Begründung hierfür treffe aber auch für weitere Plätze zu. Insofern sei die Begrenzung der Streichung auf zwei Plätze nicht nachvollziehbar, ja grenze an Willkür. Eine kriteriengestützte Überprüfung der GLP müsste primär folgende Ausschlusskriterien aufweisen: (a) nationale Schutzgebiete (damit subsumiert auch Ruhezonen und der Erholungstourismus), (b) Jagdbanngelände im Überflugs- und Anflugbereich und (c) primäre Nutzung für Flächenflugzeuge (der erwähnte wichtige Ausbildungsbedarf gelte für Helikopter, aber nicht für Flächenflugzeuge). Unter Anwendung dieser Kriterien wären nach der Logik für die Streichung der beiden Plätze Gumm und Rosenegg-West noch mindestens folgende Plätze ebenfalls zu eliminieren: Vadret Pers GR; Kanderfirn BE; Glacier de Breney VS; Rosa Blanche VS; Glacier de Tsanfleuron VS.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Mai 2014 ist die Zahl der GLP auf 40 festzulegen. Die Aufhebung zusätzlicher GLP würde das auf eine Grösse von 40 Plätzen reduzierte Netz in seiner Zweckmässigkeit stark beeinträchtigen.

Der **WWF Bern**, die **Vereinigung gegen Fluglärm (VgF)** und der **Verkehrsclub der Schweiz Bern (VCS Bern)** fordern eine Abwägung der gesamttouristischen Interessen des Heliskiing gegen weitere touristische und andere öffentliche Interessen (insb. Natur-, Landschafts- und Umweltschutz, Interessen des sanften Tourismus). Die Verbände begrüßen deshalb die Aufhebung der zwei Gebirgslandeplätze Gumm und Rosenegg-West. Mit der Aufhebung zweier GLP seien die existierenden Konflikte aber nicht bereinigt.

Ein weiterer Schwachpunkt des SIL sei das Fehlen von Flugverbotszonen, d. h. Gebiete, die nicht aus der Luft belärmt werden dürfen. Für Menschen solle es Gebiete geben, in denen nicht ständig mit Lärm gerechnet werden müsse. Ähnliche Überlegungen ergäben sich aus Sicht des Wildtierschutzes, v. a. in den Alpen. Es wird deshalb beantragt, solche Zonen vorzusehen. Dieser Zonentyp mit dem zugehörigen Ausnahmekatalog müsse im Konzeptteil des SIL (nicht in den Objektblättern) definiert werden. So könnten auch Tourismusregionen, die auf einen nachhaltigen Tourismus setzen, eine solche Schutzzone anregen oder fordern.

Neben der touristischen Nutzung wird auch auf den Fliegerschiessplatz Ebnefluh, Axalp hingewiesen. Der Schiessplatz liege mitten im Jagdbannbezirk und sei zudem auch ein Naturschutz- und auch Wildschutzgebiet. Ski- und Schneeschuhtouren seien bis auf wenige Ausnahmen verboten. Die Nutzung durch das VBS müsse dort auch mindestens restriktiver gehandhabt werden.

Fliegen brauche ein Vielfaches an fossiler Energie und produziere entsprechend klimaschädigendes CO₂. Dabei sei weniger die Menge CO₂ ein Problem, als das Zeichen, das mit der Zulassung von Helifliegerei gesetzt würde. Für «kurzen Fun weniger Leute» würde unser Klima massiv geschädigt.

Der vorliegende Sachplanungsprozess betrifft nur das Netz der GLP und behandelt keine weitergehenden Fragen der aviatischen Nutzung des schweizerischen Luftraums. Gemäss Festlegung 3 können die Kantone zum Schutz der wildlebenden Säugetiere und Vögel Wildruhezonen nach Art. 4^{bis1} der Jagdverordnung vom 29. Februar 1988 (JSV, SR 922.01) bezeichnen. Liegen diese kantonalen Wildruhezonen im direkten Umfeld eines GLP und führt dessen Nutzung zu Konflikten mit den Schutzziele, kann der Kanton beim BAZL beantragen, dass für die Wildruhezonen Empfehlungen für die zivile Luftfahrt veröffentlicht werden. Die Perimeter der Wildruhezonen und die dazugehörigen Empfehlungen werden zusammen mit den GLP in den öffentlichen Luftfahrtpublikationen der Schweiz publiziert.

b) Personnes privées

Drei Privatpersonen haben sich geäußert.

Person A lehnt die geplante Streichung der zwei Gebirgslandeplätze Rosenegg-West und Gumm ab. Die Streichung der beiden GPL ziele leider darauf ab, dass es für Privatpiloten künftig noch schwieriger sein werde, die Mountain-Lizenz aufrecht zu erhalten. Denn gewisse Flugbetriebe (welche Helikopter an Privatpiloten verchartern) führten eine Liste mit GLP, welche aus Sicherheitsgründen nicht alleine angefliegen werden dürfen. Sowohl Rosenegg-West als auch Gumm seien Teil dieser Liste. Es stelle sich die Frage, weshalb nicht GLP wie Col des Mosses oder Alp Trida gestrichen würden, welche für die Gebirgsfliegerei weniger wichtig seien.

Die in den Erläuterungen in Punkt 1 erwähnten Kriterien seien ziemlich oberflächlich und wirkten willkürlich.

Person B findet, dass kein Grund dafür spreche, den GLP Gumm aufzuheben. Für ihn als Bauer seien die Gäste im Winter ein Zusatzeinkommen. Zudem würde die Flugroute Gumm (Col de Jable) das ganze Jahr für Transport- und Rettungszwecke überflogen, zusätzlich im Sommer auch von Motorflugzeugen, die Segelflieger schleppen.

Laut **Person C** stellt der vorliegende Entwurf SIL-Konzeptteil III B6a GLP, unter der Vorgabe des Bundesrates mit der maximalen Anzahl von 40 Gebirgslandeplätzen, einen vertretbaren Kompromiss dar. Für Piloten von Flächenflugzeugen falle der GLP Rosenegg-West weg. Dies sei verkraftbar, sofern auf den verbleibenden GLP keine weiteren Einschränkungen verhängt würden.

5.1.4 Consultation des services fédéraux

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei		
Keine Anträge zur SIL	–	–
Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports DDPS Secrétariat général DDPS		
Après examen des documents que vous nous avez envoyés, nous vous informons que nous n'avons aucune objection ni remarque à faire.	–	–
BJ Bundesamt für Justiz		
Vorbemerkung: Wir gehen nachstehend davon aus, dass die Totalrevision von Teil III B6a des SIL auf den gleichen Zeitpunkt erfolgt wie die Änderung der VIL (Art. 54 Abs. 3 und 74d). Soweit sich der SIL auf die VIL bezieht, ist damit – ohne anderslautende Präzisierungen – stets die neue Fassung der VIL gemeint. <i>Ausgangslage, Bestehende Anlagen, 1. Alinea, zweiter Satz (S. 3)</i> <i>Antrag:</i> Fassung dieses Satzes wie folgt: «Die Zahl der GLP ist in der ursprünglichen Fassung von Art. 54 Abs. 3 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 (VIL, SR 748.131.1-AS 1994 3050) auf max- höchstens 48 begrenzt.» <i>Begründung:</i> In der neuen Fassung der VIL beträgt die Anzahl der GLP höchstens 40. Es muss deshalb auf die ursprüngliche Fassung der VIL verwiesen werden. <i>Festlegungen, Festsetzung Ziff. 3 (S. 5) und Erläuterungen, Ziff. 3 (S. 6)</i> <i>Antrag:</i> Fassung wie folgt: «... nach Art. 4 ^{bis} -4 ^{ter} der Jagdverordnung ...» <i>Begründung:</i> Die Regelung der Ruhezeiten für Wildtiere ist neu in Art. 4 ^{ter} JSV geregelt. Die Zahl «1» der Fussnote ist nicht zu übernehmen. <i>Erläuterungen, Ziff. 1, erster Satz (S. 5)</i> <i>Antrag:</i> Fassung wie folgt: «Die Zahl der GLP ist auf 40 festgelegt (vgl. Art. 54 Abs. 3 VIL; SR 748.131.1).» <i>Begründung:</i> Hier wird das erste Mal auf die neue Fassung der VIL Bezug genommen, weshalb hier die SR-Fundstelle einzuführen ist (in der SR ist jeweils nur gerade die aktuelle Fassung eines Erlasses zu finden).	Toutes les remarques ont été reprises et les corrections apportées.	–
Post Immobilien		
Wir haben aus heutiger Sicht keine relevanten Ergänzungen anzubringen.	–	–
BWO Bundesamt für Wohnungswesen		
Nous avons examiné les documents transmis dans le cadre de l'affaire cité en marge et n'avons pas de remarques à formuler à leur sujet.	–	–

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<i>OFT Office fédéral des transports</i>		
Après examen des documents, l'OFT n'a pas de remarques à fournir concernant ce sujet.	–	–
<i>ENHK Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission</i>		
Die Vorlage entspricht weitgehend dem früheren Entwurf, zu der sich die ENHK am 26. November 2014 geäußert hat. Die Kommission unterstreicht, dass die in dieser Stellungnahme aufgeführten kritischen Aussagen zu den Gebirgslandeplätzen innerhalb von BLN-Objekten und zum Konzeptentwurf SIL Teil III B6a nach wie vor gelten. Angesichts des Entscheids des Bundesrates vom 14. Mai 2014 verzichtet die ENHK auf weitere Bemerkungen	–	–
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i>		
Seitens SBB sind wir mit den erhaltenen Dokumenten einverstanden.	–	–
<i>BWL Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung</i>		
Wir haben hierzu keine weiteren Anmerkungen zu machen.	–	–
<i>Eidgenössisches Personalamt EPA</i>		
Wir haben keine Bemerkungen zum titelerwähnten Geschäft.	–	–
<i>Eidgenössische Finanzverwaltung EFV</i>		
Aus Sicht der EFV ergeben sich keine Bemerkungen dazu.	–	–
<i>Bundesamt für Bauten und Logistik BBL</i>		
Das BBL hat dazu keine Bemerkungen	–	–
<i>BFS Bundesamt für Statistik</i>		
Das Bundesamt für Statistik bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme in titelerwählter Angelegenheit. Wir haben keine Ergänzungen oder Bemerkungen.	–	–
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i>		
Da auf den Gebirgslandeplätzen keine direkten grenzüberschreitenden Starts und Landungen erlaubt sind, hat die EZV keine Einwände zum obengenannten Geschäft.	–	–

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
BAFU Bundesamt für Umwelt		
<p>Nous prenons acte des modifications apportées sur demande de l'ARE a la formulation de la Decision 4 du plan sectoriel et au commentaire qui s'y rapporte.</p> <p>L'OFEV soutient la reduction du nombre de PAM a 40 au plus (adaptation de l'art 54 al. 3 OSIA) ainsi que la suppression des deux PAM de Gumm et Rosenegg West qui s'ensuit.</p> <p>Formellement, nous vous prions de proceder a la modification suivante dans le texte du plan sectoriel (p. 5 : Decision CR. 3. et p. 6: Explications 3.):</p> <p>Actualiser la base legale des zones de tranquillite pour la faune sauvage en remplantant l'ancien <i>art. 49i8 OChP</i> par le nouvel <i>art. 4ter OChP</i> en vigueur depuis le 15. 7.15.</p>	<p>Les corrections demandées ont été apportées.</p>	<p>–</p>
BLW Bundesamt für Landwirtschaft		
<p>Der Konzeptteilentwurf SIL Teil III B6a Gebirgslandeplätze sieht vor, dass zum Netz der Gebirgslandeplätze mit Ausnahme der GLP Rosenegg-West und Gumm die 40 bisherigen Landstellen gemäss Teilnetz Karte gehören. Die Landwirtschaft wird durch diese Reduktion nicht tangiert. Wir haben keine weiteren Bemerkungen zu den vorgesehenen Anpassungen</p>	<p>–</p>	<p>–</p>

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT

Objet de l'adaptation :

- partie III B6a – places d'atterrissage en montagne, adaptation
- partie III C places d'atterrissage en montagne, 1^{ère} série Valais-Sud-est (VS-SE), abrogation

Bases d'examen :

Projet de plan sectoriel du 21.10.2015
Rapport explicatif du 21.10.2015

Service compétent :

OFAC

Considérants

Aspects	Exigences	Constat	Évaluation
Contenu	Nécessité d'un plan sectoriel (art. 14, al. 1, et 17, al. 4, OAT)	Le Conseil fédéral a ordonné en 2000 le réexamen des places d'atterrissage en montagne (PAM) dans le cadre du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). La procédure de réexamen a été arrêtée en 2007 et inscrite dans la partie conceptuelle du PSIA. À l'époque, il était prévu d'adopter une procédure par étapes pour les autres parties du plan sectoriel, en particulier pour élaborer les fiches par installation. Il est apparu toutefois que le réexamen des PAM et la pesée des intérêts en présence selon un découpage régional n'ont pas permis de dégager une solution globale. Devant ce constat, le Conseil fédéral a décidé le 14 mai 2014 d'interrompre le processus de réexamen des PAM et parallèlement de plafonner le réseau des PAM à 40 places contre 48 actuellement. Cette décision implique de modifier le PSIA. Concrètement, il y a lieu d'adapter la partie conceptuelle du PSIA III B6a PAM et d'abroger la 1 ^{ère} série de fiches du PSIA concernant les PAM de la région Valais Sud-Est.	Exigence remplie
	Conception judicieuse des indications du plan sectoriel (art. 14, al. 2 et 3, OAT)	En décidant d'interrompre le réexamen des PAM région par région, le Conseil fédéral a fait usage du pouvoir d'appréciation dont il jouit en matière d'établissement ou de révision des plans sectoriels fédéraux. Sous cet aspect, la conception des indications du plan sectoriel est judicieuse.	Exigence remplie

	Coordination de tous les intérêts (art. 2 et 3 OAT)	La décision du Conseil fédéral du 14 mai 2014 prévoit de limiter le réseau des PAM à 40 places alors qu'il est actuellement plafonné à 48. Le réseau étant formé actuellement de 42 places, il a fallu déterminer les deux PAM à supprimer pour atteindre le nombre fixé par le Conseil fédéral et procéder à cet effet à une pesée des intérêts. Une série de critères – critères aéronautiques mais aussi critères environnementaux et critères relevant de l'aménagement du territoire – ont été appliqués et ont conduit à la suppression des PAM Rosenegg-West et Gumm. La pesée des intérêts a été réalisée en bonne et due forme et en prenant suffisamment en compte tous les éléments. Le processus de coordination, auquel ont été associées toutes les parties intéressées (services fédéraux et cantonaux, communes, représentants des milieux intéressés, associations), a été l'occasion de mettre en évidence et d'évaluer tous les intérêts en jeu. La coordination avec les autres activités de la Confédération et des cantons est donc assurée.	Exigence remplie
	Contribution au développement territorial souhaité (art. 1 et 3 LAT)	Le processus de coordination concernant la révision de la partie conceptuelle du PSIA (en particulier le processus de sélection des deux PAM à supprimer) a permis de limiter au maximum les effets négatifs pour la population, l'économie et les ressources naturelles nécessaires à la vie. Dans l'ensemble, la suppression de deux PAM constitue une amélioration du point de vue de l'environnement.	Exigence remplie
	Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur (art. 2 OAT)	La consultation des cantons concernés (BE, GL, GR, UR, TI, VD et VS) et des offices fédéraux a montré qu'il n'y avait pas de contradictions fondamentales entre d'une part la présente adaptation du plan sectoriel et d'autre part les plans sectoriels fédéraux et plans directeurs cantonaux en vigueur.	Exigence remplie
	Exigences relatives aux indications en coordination réglée (art. 15, al. 3 OAT)	Le besoin et l'emplacement des installations sont définis dans la partie conceptuelle du PSIA III B6a. Ils ressortent de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique. Les incidences majeures des installations sur le territoire et l'environnement ont été déterminées avec les services concernés lors du processus de coordination, notamment en lien avec la suppression de deux PAM existantes, et leur compatibilité avec la législation pertinente a été vérifiée. Les points figurant dans la partie conceptuelle sous le titre de « coordination réglée » et notamment l'indication selon laquelle le réseau des PAM est constitué de 40 places, sont judicieux sous cet aspect.	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 et l'OFEV. Les principaux services intéressés de la Confédération et des cantons ainsi que les communes concernées (en particulier celles du canton de Berne) ont été intégrés de façon précoce dans le processus de coordination.	Exigence remplie
	Consultation des cantons et des communes (art. 19, al. 1 et 2, OAT)	Les cantons et les communes ont eu la possibilité entre janvier et avril 2015 de se prononcer officiellement au sujet du projet de plan sectoriel. Le rapport explicatif montre comment les remarques issues des consultations ont été prises en considération.	Exigence remplie
	Information et participation de la population (art. 19, al. 3 et 4, OAT)	Une information et une participation de la population et des milieux intéressés (représentants des milieux intéressés, associations) ont eu lieu entre janvier et avril 2015. Le rapport explicatif montre comment les remarques issues des consultations ont été prises en considération.	Exigence remplie

	Contrôle de la compatibilité avec la planification directrice cantonale (art. 20 OAT)	Les cantons ont eu la possibilité au 1 ^{er} trimestre 2015 de constater d'éventuelles contradictions entre le plan sectoriel et la planification directrice cantonale. Il n'y a aucune contradiction avec les plans directeurs cantonaux au sens des articles 6 à 12 LAT. La procédure de conciliation selon l'art. 13 OAT n'a pas été demandée.	Exigence remplie
Forme	Forme des indications contraignantes (art. 15 OAT)	Les indications contraignantes du plan sectoriel sont bien mises en évidence. Le texte et les cartes qui l'accompagnent fournissent les informations nécessaires à leur compréhension.	Exigence remplie
	Rapport explicatif (art. 16 OAT)	Le rapport explicatif renseigne sur l'objet et le déroulement de la planification ainsi que sur la collaboration.	Exigence remplie
	Publication (art. 4, al. 3, LAT)	Le plan sectoriel adapté sera publié sur Internet et pourra être consulté sur les sites Internet de l'OFAC et de l'ARE et auprès des services responsables de l'aménagement du territoire des cantons concernés. Une version papier sera disponible sur demande.	Exigence remplie

Conclusion

Le contenu, la procédure et la forme du plan sectoriel PSIA III B6a répondent aux exigences du droit de l'aménagement du territoire. Les conditions sont donc réunies pour que le plan examiné puisse être adopté comme plan sectoriel au sens de l'art. 13 LAT.

Berne, le 30.09.2015

OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

La Directrice



Maria Lezzi