

Anlage: **Raron**

**VS-3**

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Wallis
- Perimetergemeinde: Raron
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Baltschieder, Raron, Visp
  
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Raron
  
- Verkehrsleistung:
  - Ø 10 Jahre: 3'350 (1992-2001)
  - max. 10 Jahre: 4'453 (1994)
  - Datenbasis LBK: -
  - Potential SIL: 3'000 (Übergangsbetrieb)  
4'000 (definitiver Betrieb)

### Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1977, Betrieb durch die Fluggruppe Oberwallis.

Zivile Nutzung mit den Schwerpunkten Touristik- und Geschäftsflüge, fliegerische Aus- und Weiterbildung, Flugsport (Motor- und Segelflug).

Der Flugbetrieb ist zur Zeit auf den westlichen Teil der ehemaligen Militärpiste beschränkt, der östliche Teil der Piste wird gemäss vertraglicher Regelung bis Ende 2006 durch den Bau von AlpTransit Lötschberg beansprucht (Bau- und Materialbewirtschaftungsplatz).

### Stand der Koordination:

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

Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen. Als Alternative wurde die zivile Mitbenützung in Turtmann geprüft, sie wird nicht weiterverfolgt. Der Flugplatz Raron bietet langfristig die besseren Voraussetzungen für eine zivile Luftfahrtnutzung.

*Betrieb, Perimeter und Infrastruktur* sind in den wesentlichen Zügen auf die umgebenden Nutzungsansprüche und Schutzziele abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

### Verweis:

Teilnetz zivil mitbenützte Militärflugplätze (ehemalige Militärflugplätze) III – B3  
Teilnetz Flugfelder III – B4

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 3.12.1979
- Betriebsreglement vom 7.7.1998 mit Anhang zu den An- und Abflugverfahren vom 26.3.1991
- Hindernisbegrenzungskataster vom 13.11.1990
- Lärmbelastungskataster (noch zu erstellen)
- Koordinationsprotokoll vom September 2002

Die Koordination mit dem benachbarten *Heliport* ist erfolgt, die Koordinationsprotokolle der beiden Anlagen wurden gemeinsam behandelt.

Die Koordination von Bau und Betrieb des Flugplatzes mit den *Grossprojekten NEAT und A9* erfolgt im Rahmen der kantonalen Richtplanung (Landschaftsentwicklungskonzept für die Ebene zwischen Raron und Visp) und der Nutzungsplanung der Standortgemeinde Raron. Die Abstimmung zwischen dem SIL und dem Sachplan AlpTransit vom 15.3.1999 ist erfolgt. Der Sachplan AlpTransit wird entsprechend dem konkreten Projekt nachgeführt. Diese Nachführung ist im Rahmen der Gesamtnachführung für 2003 vorgesehen.

*Übergangsbetrieb:* Bis zur Aufhebung des Bau- und Materialbewirtschaftungsplatzes der NEAT auf dem östlichen Teil der Piste wird der Betrieb auf dem westlichen Teil der Piste weitergeführt. Die bestehende Piste wird auf ca. 900 m (ab Zufahrtstrasse nach St. German) verkürzt.

Die Verkehrsleistung für den Übergangsbetrieb wird nach Absprache zwischen der Gemeinde Raron und der Flugplatzhalterin auf jährlich 3'000 Bewegungen beschränkt.

Der Übergangsbetrieb wird auf der Basis der bestehenden Betriebsbewilligung weitergeführt. Pistenmarkierung und Hindernisbegrenzungskataster sind an die neue Pistenlänge anzupassen. Das Betriebsreglement ist zu überprüfen.

*Definitiver Betrieb:* Nach der Aufhebung des Bau- und Materialbewirtschaftungsplatzes der NEAT wird der Flugbetrieb auf den östlichen Teil der Piste verlegt. Dazu ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich. Dieses Verfahren umfasst die Anpassung von Betriebsbewilligung und Betriebsreglement sowie eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb).

Die Verkehrsleistung für den definitiven Betrieb ist noch zu bestimmen. Als Richtwert gelten maximal 4'000 Bewegungen pro Jahr bei gleich bleibender Flottenzusammensetzung. Die Verkehrsleistung ist Grundlage für die Berechnung der Lärmbelastungskurve im Rahmen des Umnutzungsverfahrens.

Zur Infrastruktur für den definitiven Betrieb (Piste, Hochbauten, Erschliessung) bestehen erste Vorstellungen. Eine Anpassung der An- und Abflugverfahren und der Volten ist erforderlich. Nicht mehr benötigte Hartbelagflächen sollen zurückgebaut werden. Die Infrastruktur wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens definitiv festgelegt. Die Möglichkeiten einer gemeinsamen Nutzung der Infrastrukturen mit dem benachbarten Heliport sind dabei zu prüfen.

Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin erarbeitet dazu ein Konzept im Rahmen des Umnutzungsverfahrens.

Das *VBS* beabsichtigt, sein ganzes Flugplatzareal nördlich der Kantonsstrasse zu verkaufen. Die Verhandlungen sind im Gang. Knapp 40 ha sind bereits an den Staat Wallis (für die A9 und Öko-/Revitalisierungsmassnahmen) und an bisherige Pächter veräussert worden.

<p>Über das Restareal wird zur Zeit mit dem Staat Wallis verhandelt. Das Areal südlich der Kantonsstrasse mit den Kavernenanlagen bleibt mit Ausnahme des Flachmoors «Mutt» im Eigentum des VBS und wird weiterhin militärisch genutzt.</p> <p>Die Flugplatzhalterin und die Standortgemeinde Raron prüfen die Gründung einer <i>Flugplatzgenossenschaft</i> im Hinblick auf den definitiven Betrieb.</p>			
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b>                  Der Flugplatz Raron ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport (Motor- und Segelflug).</p> <p>Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen. Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>                  Bis zur Aufhebung des Bau- und Materialbewirtschaftungsplatzes der NEAT wird der Betrieb auf dem westlichen Teil der ehemaligen Militärpiste weitergeführt (Übergangsbetrieb). Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Nach der Aufhebung des Bau- und Materialbewirtschaftungsplatzes wird der Flugbetrieb auf den östlichen Teil der Piste verlegt. Das Betriebsreglement wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens überprüft und den neuen Gegebenheiten angepasst.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b>                  Der Flugplatzperimeter für den Übergangsbetrieb umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Die Piste ist entsprechend zu verkürzen und neu zu markieren.</p> <p>Der Flugplatzperimeter für den definitiven Betrieb umgrenzt das von den Flugplatzanlagen nach der Verlegung des Flugbetriebs auf den östlichen Teil der ehemaligen Militärpiste beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Der Perimeter ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens zu überprüfen und festzusetzen. Für die neuen Flugplatzanlagen ist eine Plangenehmigung erforderlich.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                  Gebiet mit Lärmbelastung für den Übergangsbetrieb (vgl. Anlagekarte). Für die weitergehende Beschränkung der Bewegungszahl gilt die Regelung zwischen der Standortgemeinde und der Flugplatzhalterin auf der Basis von jährlich 3'000 Flugbewegungen.</p> <p>Das Gebiet mit Lärmbelastung für den definitiven Betrieb (vgl. Anlagekarte) ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens neu zu berechnen und festzusetzen. Es gilt als Lärmkorsett. Richtwert für die Festlegung der künftigen Verkehrsleistung sind maximal 4'000 Bewegungen pro Jahr.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                  Gebiet mit Hindernisbegrenzung für den Übergangsbetrieb (vgl. Anlagekarte).</p>	<p><b>G/F</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>Z</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	<p><b>V</b></p>

	G/F	Z	V
<p>Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung für den definitiven Betrieb (vgl. Anlagekarte) ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens zu überprüfen und festzusetzen.</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>                      Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen des Umnutzungsverfahrens auszuweisen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p> <p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung, Betrieb:</b>                      Die Umnutzung des Flugplatzes vom zivil mitbenützten Militärflugplatz zu einem rein zivil genutzten Flugfeld erfordert ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes. Dieses Verfahren wird für den definitiven Betrieb auf dem östlichen Teil der ehemaligen Militärpiste durchgeführt. Es umfasst die Überprüfung und Anpassung des Betriebsbewilligung nach neuem Recht, die Anpassung des Betriebsreglements und eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen. Detaillierte Angaben zum Ablauf und den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL vom 14. Juni 2002 enthalten.</p> <p>Für den Übergangsbetrieb muss das Betriebsreglement überprüft und bei Bedarf angepasst werden (verkürzte Pistenlänge, Landverkauf durch das VBS, formelle Anpassung an die neuen gesetzlichen Vorgaben).</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b>                      Für den Übergangsbetrieb genügt eine Pistenlänge von 900 m ab der Zufahrtsstrasse nach St. German (bestehende verfügbare Piste: 1250 m). Die Piste soll entsprechend verkürzt und neu markiert werden. Der Perimeter ist auf die westlich angrenzend geplante Industriezone der Gemeinde Raron abgestimmt (Ersatz für die bestehende Industriezone, die von der A9 beansprucht wird). Er umfasst neben der verkürzten Piste die bestehenden Militärunterstände 1 – 5 sowie das C-Büro mit bestehender Zufahrt.</p> <p>Für den definitiven Betrieb muss der östliche Teil der ehemaligen Militärpiste nach Abschluss der NEAT-Baustelle wieder hergerichtet werden (vertraglich festgelegt auf Ende 2006). Der Perimeter geht von einer Pistenlänge von 1000 m und einer Pistenbreite von 28 m aus. Die Hochbauten sollen nördlich der Piste angeordnet und erschlossen werden. Die nicht mehr benötigten Hartbelagflächen sollen zurückgebaut werden (westlicher Teil der ehemaligen Militärpiste, verschiedene Rollpisten). Die Möglichkeiten einer gemeinsamen Nutzung der Infrastruktur mit dem Heliport sind zu prüfen.</p> <p>Die Strassenverbindung nach St. German darf weder durch den Übergangs- noch durch den definitiven Betrieb eingeschränkt werden.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                      Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Neuberechnung erforderlich.</p>	<p>•</p>	<p>•</p>	<p>•</p>
	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i>                      Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i>                      Fluggruppe Oberwallis                      Postfach 32, 3942 Raron</p>		

Die Lärmbelastungskurve für den Übergangsbetrieb basiert auf einer jährlichen Bewegungszahl von 5'000 (Lärberechnung vom 12.4.2001). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Die Standortgemeinde und die Flugplatzhalterin haben sich darauf geeinigt, die Verkehrsleistung für den Übergangsbetrieb auf jährlich 3'000 Bewegungen zu beschränken. Auf eine zusätzliche Berechnung der Lärmbelastungskurve auf dieser Basis wird verzichtet.

Die für den definitiven Betrieb dargestellte Lärmkurve beruht auf derselben Grundlage. Sie ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens neu zu berechnen. Die Verkehrsleistung, die der Berechnung zugrunde gelegt werden soll, muss durch die beteiligten Partner im Rahmen der Koordination noch bestimmt werden. Als Richtwert ist dabei von maximal 4'000 Bewegungen pro Jahr bei gleich bleibender Flottenzusammensetzung auszugehen. Dies entspricht einer Erhöhung der Bewegungszahl von 20% im Vergleich zum Schnitt der letzten 10 Jahre (1992-2001). Damit kann dem Grundsatz, dass die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung getragen werden.

Die Lärmkurve für den definitiven Betrieb gilt als Lärmkorsett und wird im Objektblatt festgesetzt.

Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz ist wie eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV zu behandeln. Die Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten, die Lärmemissionen sind so weit zu begrenzen als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip).

#### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist sowohl für den Übergangsbetrieb als auch für den definitiven Betrieb auf die neue Pistenlänge angepasst. Die Hindernisbegrenzungsflächen sind bis auf eine Höhe von 60 m über Grund dargestellt.

Für den Übergangsbetrieb wird der Hindernisbegrenzungskataster vom 13.11.1990 im Zuge der Überprüfung des Betriebsreglements an die neuen Gegebenheiten angepasst. Für den definitiven Betrieb ist der Kataster im Rahmen des Umnutzungsverfahrens neu zu erstellen.

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

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

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen des Umnutzungsverfahrens aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Dieses Konzept ist Bestandteil des Umnutzungsgesuchs. Als Arbeitshilfe erarbeiten die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis. Diese sollen so ausgestaltet werden, dass sie die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung berücksichtigen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN 1706 Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-  
gebiet

BLN: 1711 Raron-Heidnischbiel

Jagdbanngebiet: 33 Alpjuhorn

Jagdbanngebiet: 34 Wilerhorn

Gemäss Landschaftskonzept Schweiz (Sachziel 4 C) sind bei der Liquidation von Militärflugplätzen die ökologischen Werte zu beachten und der ökologische Ausgleich zu fördern. VBS und BUWAL haben dazu Vorschläge erarbeitet (Studie zum Natur- und Landschaftsschutz bei der Liquidation von Militärflugplätzen, Dezember 1995). Diese Vorschläge sollen im Rahmen des Landverkaufs geprüft werden.

Das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept für die Ebene zwischen Raron und Visp soll der Koordination der mit den verschiedenen Projekten in der Region verbundenen Massnahmen zur ökologischen Aufwertung (Ersatzmassnahmen NEAT und A9, Liquidation des ehemaligen Militärflugplatzes, ökologischer Ausgleich auf dem zivilen Flugplatz) dienen.

**Hinweis zur Anlagekarte:**

Die Darstellung zu den AlpTransit-Inhalten entspricht nicht dem Sachplan AlpTransit, sondern dem konkreten Projekt. Die Nachführung des Sachplans Alptransit ist für 2003 vorgesehen.

Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)  
Raron

