

Anlage: **Münster**

VS-2

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Wallis
- Perimetergemeinde: Münster-Geschinen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Münster-Geschinen, Reckingen-Gluringen
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Münster-Geschinen
- Verkehrsleistung:
 - Ø 10 Jahre: 1490 (2004–2013)
 - max. 10 Jahre: 2240 (2004)
 - Datenbasis LBK: –
 - Potential SIL: 3000 (Motorflüge)

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1959 (Segelfluglager im Sommer).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen.

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind in den wesentlichen Zügen auf die umgebenden Nutzungsansprüche und Schutzziele abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Für das Flugplatzareal ist die Nutzungsplanung «Matten» der Gemeinde Münster-Geschinen von 2005 massgebend.

Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz ist ein *Umnutzungsverfahren* nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes erforderlich. Dieses Umnutzungsverfahren umfasst die Überprüfung des Betriebsreglements sowie eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb).

Das VBS hat die Anlage (mit Ausnahme einiger Hochbauten) der Gemeinde Münster verkauft. Neue Flugplatzhalterin ist die Flugplatzgenossenschaft Münster. Der Betrieb des Flugfeldes wird bis nach Abschluss des Umnutzungsverfahrens im bisher zulässigen Rahmen weitergeführt.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 28.05.2002
- Betriebsreglement vom 28.05.2002
- Hindernisbegrenzungskataster vom 01.09.1995
- Koordinationsprotokoll vom Juli 2001, Ergänzungen vom 14.05.2002 und 21.05.2014

<p>In der Region Goms wurde zur Zahl der <i>jährlichen Flugbewegungen</i> eine Vereinbarung getroffen (Kompromiss vom 27.09.2001). Diese Vereinbarung gilt sowohl als verbindliche Vorgabe für die privatrechtliche Regelung zwischen Gemeinde und Flugplatzgenossenschaft (Mietvertrag) als auch für die Festlegungen im SIL (maximal 3000 Motorflugbewegungen pro Jahr). Im Umnutzungsverfahren wird auf die Berechnung der Lärmbelastung verzichtet.</p> <p>Die <i>Piste</i> soll mittelfristig auf die minimal erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden. Bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Flugplatzbetrieb sind bereits realisiert (z.B. Trennung von Piste und Strassenzufahrt).</p> <p>Die nutzbare Pistenlänge soll im Rahmen des Umnutzungsverfahrens definitiv festgelegt und die <i>Hindernisfreiheit</i> sicher gestellt werden.</p> <p>Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt <i>ökologisch aufgewertet</i> werden. Die Flugplatzhalterin erarbeitet dazu ein Konzept im Rahmen des Umnutzungsverfahrens.</p> <p>Ökologische Ausgleichsmassnahmen im Zusammenhang mit der <i>Liquidation des Militärflugplatzes</i> werden zwischen den beteiligten Bundesämtern und der Gemeinde Münster geregelt. Diese Massnahmen sollen mit dem Konzept der Flugplatzhalterin koordiniert werden.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Münster ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie der Durchführung von Segelfluglagern im Sommer und der touristischen Nutzung.</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>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Das Betriebsreglement wird im Rahmen des Umnutzungsverfahrens überprüft und bei Bedarf angepasst. Bis zu diesem Zeitpunkt wird der Betrieb im bisher zulässigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Die Piste soll mittelfristig auf die minimal erforderliche Breite von 18 m zurückgebaut werden.</p>	<p>F</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • 	<p>Z</p>	<p>V</p>

	F	Z	V
<p>Lärmbelastung: Die Verkehrsleistung ist auf jährlich maximal 3000 Motorflugbewegungen begrenzt. Unter dieser Voraussetzung muss die Lärmbelastung nicht berechnet werden.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Massgebend sind die im Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen. Der HBK ist im Rahmen des Umnutzungsverfahrens entsprechend anzupassen.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: 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 und festzulegen. 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>Zweckbestimmung, Betrieb: Detaillierte Angaben zum Ablauf des Umnutzungsverfahrens und den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL (Fassung vom Februar 2004) enthalten. Privatrechtlich haben die Gemeinde Münster-Geschinen als Eigentümerin und die Flugplatzgenossenschaft als Betreiberin die künftige Nutzung des Flugplatzes im Mietvertrag vom 31. März 2001 festgehalten. Dieser Vertrag ist per 28. Juni 2002 in Kraft getreten. Im Kompromiss der Region Goms vom 27.9.2001 wurde zur Zahl der jährlichen Flugbewegungen vereinbart: - Grundsätzlich sind maximal 2500 Flugbewegungen pro Jahr zulässig. Jeweils innerhalb einer Periode von fünf Jahren können nicht ausgeschöpfte Kontingente bis maximal 3000 Flugbewegungen pro Jahr kompensiert werden. Bei Schleppaufzügen werden nur zwei Bewegungen gezählt. - Zusätzliche Motorflugbewegungen, insbesondere für touristische Zwecke, werden nach Bedarf durch die Gemeinde Münster-Geschinen im Einverständnis mit der Nachbargemeinde Reckingen-Gluringen bewilligt. Diese Vereinbarung gilt als verbindliche Vorgabe für den Mietvertrag zwischen Gemeinde und Flugplatzgenossenschaft.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • 		
	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i> Flugplatzgenossenschaft Münster, 3985 Münster</p>		

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die zivil weitergenutzten Flugplatzanlagen, einschliesslich der Hochbauten, der Montage-, Manövrier- und Abstellflächen am südwestlichen Pistenende sowie der Unterstände U5, U6 und U7 auf der Südseite der Piste. Der ehemalige Rollweg auf der Südseite der Piste wird für den Flugbetrieb nicht mehr genutzt. Für das Verschieben der Segelflugzeuge steht auf der Nordseite der Piste Platz zur Verfügung. An den Pistenenden wurden Flugplatzinfrastruktur und Zufahrtsstrasse baulich voneinander getrennt. Mit diesen Massnahmen konnten der Rollverkehr und der Zubringerverkehr zur Freizeit- und Campingzone entflochten und damit die Sicherheit verbessert werden.

Vorgesehen ist weiter der Rückbau der Piste auf die minimal erforderliche Breite von 18 m. Eine Reduktion der physischen Pistenlänge ist aus flugtechnischen Gründen nicht möglich, die operationell nutzbaren Distanzen sollen im Umnutzungsverfahren festgelegt werden.

Die Bewilligung der Flugplatzanlagen ist Gegenstand einer Plangenehmigung im Rahmen des Umnutzungsverfahrens. Die Sanierung der Tankanlage wurde in einem separaten Plangenehmigungsverfahren bereits bewilligt. Der Zeitpunkt für den vorgesehenen Rückbau der Piste ist noch nicht definitiv bestimmt.

Lärmbelastung:

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).

In der Anlagekarte wird kein Gebiet mit Lärmbelastung ausgewiesen. Die Erfahrung zeigt, dass die massgebenden Lärmkurven angesichts der geringen Verkehrsleistung nur unwesentlich über den Flugplatzperimeter hinausragen. In der Karte zum Koordinationsprotokoll vom Juli 2001 ist eine Abschätzung der Lärmkurve dargestellt. Der Flugplatz liegt vollständig im Landwirtschaftsgebiet, die massgebenden Grenzwerte können überall eingehalten werden. Aufgrund dieser Beurteilung kann auf eine Berechnung der Lärmkurve verzichtet werden, solange sich die Art und die Menge des Verkehrs sowie die Zusammensetzung der Flotte nicht wesentlich ändern.

Im Gegenzug wird, gestützt auf den Kompromiss der Region Goms, die Zahl von maximal 3000 Motorflugbewegungen pro Jahr verbindlich festgelegt. Damit kann dem Grundsatz, dass die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung getragen werden. Diese Beurteilung beruht auf der durchschnittlichen Verkehrsleistung von jährlich 2450 Motorflugbewegungen zwischen 1992 und 2001.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Entwurf zur Anpassung des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK). In der Karte sind die Umriss der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Der HBK soll im Zuge des Umnutzungsverfahrens in Kraft gesetzt werden. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Die Flugplatzhalterin zeigt im Umnutzungsverfahren, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will (Ausdehnung und Lage der Flächen, Art der Bewirtschaftung, rechtliche Sicherstellung). Vorgesehen ist eine Fläche am nordöstlichen Pistenende. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN-Objekt: 1706 Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-Gebiet (südlicher Teil)

Auengebiet: 140 Zeiterbode

Auengebiet: 141 Matte

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 einen Vorschlag erarbeitet (Studie zum Natur- und Landschaftsschutz bei der Liquidation von Militärflugplätzen, Dezember 1995). Das VBS hat die Anlage (mit Ausnahme einiger Hochbauten) der Gemeinde verkauft. Aufwertungsmassnahmen wurden bis jetzt nicht realisiert.

Die Gemeinde Münster hat für das gesamte Areal des ehemaligen Militärflugplatzes ein Nutzungskonzept erarbeitet. Vorgesehen sind unter anderem eine Freizeit- und Campingzone mit naturnahen Ausgleichsflächen entlang der Rhone sowie eine extensive Wieslandnutzung auf dem zivilen Flugplatzareal. Allerdings bestehen Konflikte zwischen der vorgesehenen Freizeitnutzung und dem Auengebiet entlang der Rhone. Diese Konflikte sind zwischen den beteiligten Bundesstellen und der Gemeinde noch zu bereinigen.

Diese Massnahmen sind mit den Massnahmen zum ökologischen Ausgleich, welche die Flugplatzhalterin im Rahmen des Umnutzungsverfahrens ausweisen muss, zu koordinieren.

Bei der Planung ökologischer Aufwertungsmassnahmen ist zu beachten, dass die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Perimeter der laufenden Güterzusammenlegung liegen und damit der entsprechenden landwirtschaftlichen Bewirtschaftungspflicht unterliegen. Die Verfahren zur Umnutzung des Flugplatzes und zur Güterzusammenlegung sind aufeinander abzustimmen.

Altlasten:

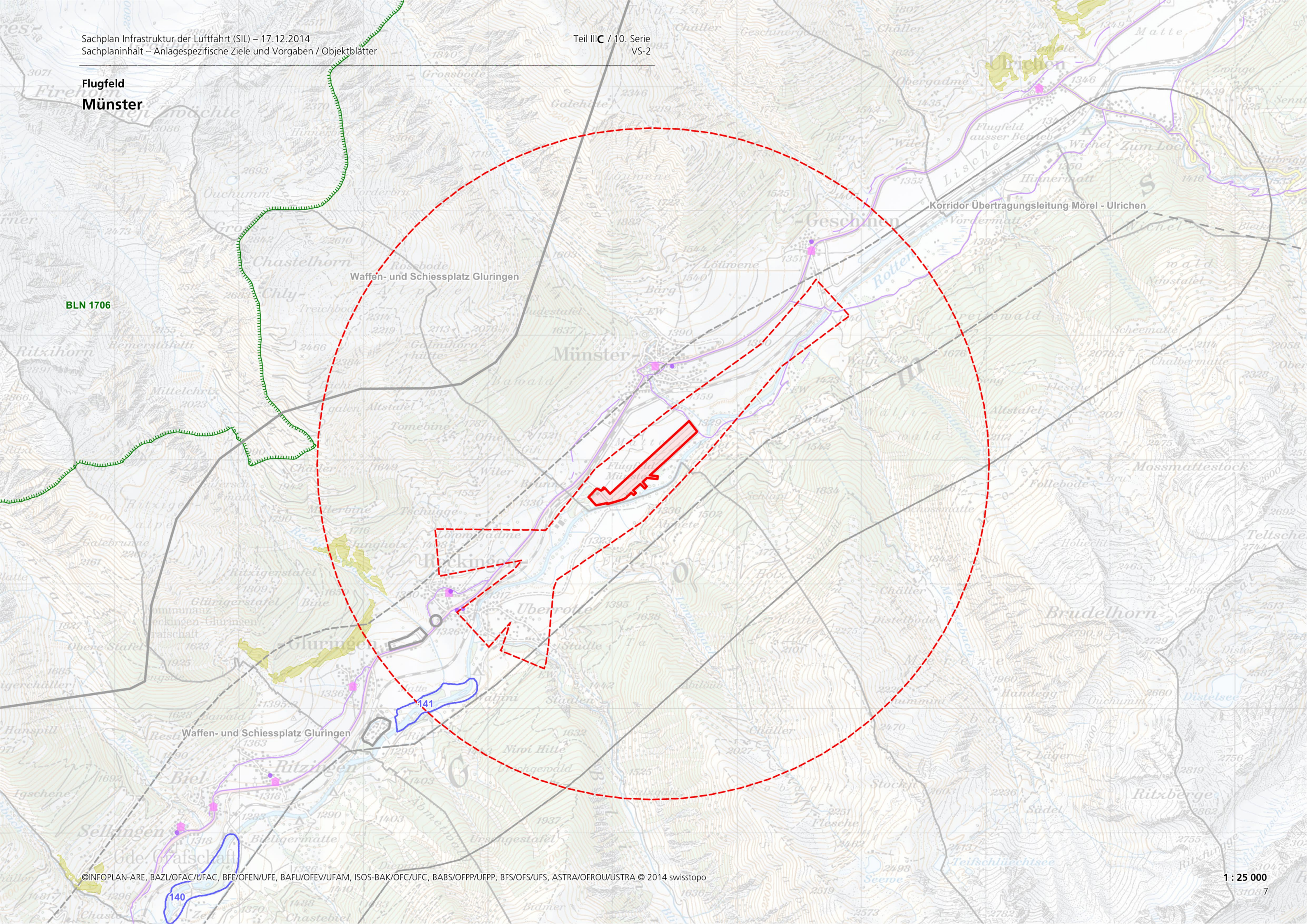
Für die im Verdachtflächenkataster des VBS ausgewiesenen Altlasten sind Sanierungsmassnahmen eingeleitet. Verantwortlich ist die Gemeinde als Grundstückbesitzerin mit entsprechenden Regressmöglichkeiten auf Verursacher und vormalige Eigentümer (VBS).

Strassenbau:

Für die im kantonalen Richtplan festgelegte Verlegung der Furkastrasse (Umfahrung Münster) besteht zur Zeit kein konkretes Projekt.

**Flugfeld
Münster**

BLN 1706



Korridor Übertragungsleitung Mörel - Ulrichen

Waffen- und Schiessplatz Glurigen

Waffen- und Schiessplatz Glurigen

Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

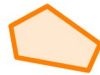
Gebiet mit Hindernisbegrenzung
territoire avec limitation d'obstacles
aera con limitazione degli ostacoli

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

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax. Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports.

In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax.

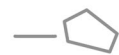
Verknüpfungen zum Text

Renvoi au texte

Rinvio al testo



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



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



Militärflugplätze
aérodromes militaires
aerodromi militari



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



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



Geologische Tiefenlager (Projekte)
dépôts en couches géologiques
profondes (projets)
depositi in strati geologici profondi
(progetti)

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



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



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



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



Gletschervorfeld/Aue
zone alluviale
zona golenale



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



Jagdbanngebiet
district franc
bandita



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



Kulturgut
bien culturel
bene culturale



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS



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

Weitere Inhalte

Autres contenus

Altri contenuti



Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale



Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Perimetergemeinden	Gemeinden, auf deren Gebiet der im SIL festgelegte Flugplatzperimeter verläuft. Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal.
Gemeinden mit Hindernisbegrenzung	Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Hindernisbegrenzung betroffen ist. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht bei konzessionierten Flugplätzen der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Sicherheitszonenplan nach Art. 42 des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0); bei Flugfeldern der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster nach Art. 62 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1).
Gemeinden mit Lärmbelastung	Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Lärmbelastung betroffen ist. Massgebend ist der Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II gemäss Anhang 5 der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41).
Verkehrsleistung - Ø 4 Jahre	durchschnittliche Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen der letzten vier Jahre.
- max. 10 Jahre	grösste Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen in den letzten zehn Jahren (mit Betriebsjahr).
- Datenbasis LBK	Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit Angabe des Referenzjahres, auf deren Basis der geltende Lärmbelastungskataster (LBK) berechnet wurde.
- Potential SIL	Zahl der jährlichen Flugbewegungen, die im Koordinationsprozess als Richtwert für die künftige Entwicklung vereinbart wurde. Sie dient als Basis für die Berechnung der Lärmbelastungskurve.
Festlegungen	<ul style="list-style-type: none">• Festsetzungen F• Zwischenergebnisse Z• Vororientierungen V

Festsetzungen

F

Festsetzungen zeigen, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Festsetzung bezeichnet werden, wenn

- eine hinreichende Zusammenarbeit stattgefunden hat und
- die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind (Grobabstimmung).

Gemäss Artikel 15 der Raumplanungsverordnung (RPV) darf ein konkretes Vorhaben erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf dafür besteht, eine Prüfung von Alternativstandorten stattgefunden hat, das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist, sich die wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt auf Grund der vorhandenen Grundlagen grob beurteilen lassen und wenn die Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich gegeben ist.

Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren; sie legen den räumlichen, zeitlichen und organisatorischen Rahmen fest, innerhalb welchem sich die Behörden bei der Erfüllung ihrer raumwirksamen Aufgaben zu bewegen haben.

Zwischenergebnisse

Z

Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht in allen Teilen aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Zwischenergebnis bezeichnet werden, wenn

- die Zusammenarbeit eingeleitet ist und
- noch nicht abschliessend beurteilt werden kann, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.

Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren und – soweit bereinigt – in der Sache; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.

Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.

Vororientierungen

V

Vororientierungen zeigen raumwirksame Tätigkeiten, welche erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können, die sich aber noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen. Eine Abstimmungsanweisung kann als Vororientierung bezeichnet werden, wenn

- die vorgesehene raumwirksame Tätigkeit noch zu wenig bestimmt ist, um den überörtlichen Koordinationsbedarf zu ermitteln und
- die Zusammenarbeit noch nicht eingeleitet ist.

Vororientierungen binden die Behörden in der Regel im Verfahren; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.