

Anlage: **Kägiswil**

OW-1

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Obwalden
- Perimetergemeinde: Sarnen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Alpnach, Kerns, Sachseln, Sarnen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Sarnen

- Verkehrsleistung (Motorflug):
 - Ø 4 Jahre: 11 270 (2016–2019)
 - max. 10 Jahre: 13 370 (2015)
 - Potential SIL: 14 800

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz, zivil genutzt seit 1956; dient der Touristik- und Geschäftsfliegerei, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Flugsport (Motor- und Segelflüge).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL vom 26. Februar 2020 und sind mit der kantonalen Richtplanung abgestimmt. Nach dem Nein in der Volksabstimmung zum Erwerb durch den Kanton soll der Flugplatz entgegen der ursprünglich im SIL und im Richtplan vorgesehenen Aufhebung nun weiterbetrieben und in ein privates, ziviles Flugfeld umgenutzt werden.

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzziele in den wesentlichen Zügen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Der Betrieb soll im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Zusätzlich soll die Ansiedlung einer Helikopterbasis für Arbeitsflüge ermöglicht werden. Diese Basis soll auch die bestehenden Aussenlandstellen in Giswil ersetzen.

Verweis:

Konzeptteil, Kap. 4.3
Flugfelder

Grundlagendokumente:

- Koordinationsprotokoll vom Juni 2016
- Betriebsbewilligung vom 08.06.1972
- Betriebsreglement vom 13.05.1976
- Lärmbelastungskataster vom Januar 1996
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (zu erstellen)

<p>Die <i>Umnutzung</i> in ein ziviles Flugfeld erfordert ein Verfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes, das die Anpassung des Betriebsreglements, eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb) sowie die Erneuerung der Betriebsbewilligung umfasst. In diesem Verfahren werden auch die Auswirkungen der Flugplatznutzung auf Raum und Umwelt im Detail geprüft und die konkreten Schutzmassnahmen festgelegt. Das vorliegende Objektblatt setzt den Rahmen für diese Umnutzung.</p> <p>Die Festlegungen zum Flugbetrieb beruhen auf einer konsolidierten <i>Verkehrsprognose</i> von jährlich 14800 Flugbewegungen.</p> <p>Die <i>An- und Abflugrouten</i> sollen angepasst und mit neuen Helikopterrouuten quer zur Piste ergänzt werden. Sie sind mit dem militärischen Flugbetrieb in Alpnach in den wesentlichen Zügen abgestimmt.</p> <p>Die für Starts und Landungen nutzbare Pistenlänge soll durch versetzte Schwellen verkürzt werden. Ein Rückbau der für den Flugbetrieb nicht mehr benötigten Verkehrsfläche (Verkürzung und Verschmälerung der Piste) soll angestrebt werden.</p> <p>Die ehemaligen <i>Militärunterstände</i> sollen aufgegeben und vollständig abgebrochen werden. Als Ersatz ist ein neuer Hangar geplant.</p> <p>Für den bei der Umnutzung geforderten <i>ökologischen Ausgleich</i> besteht auf dem landwirtschaftlich intensiv genutzten Flugplatzareal wenig Spielraum. Deshalb sollen Massnahmen in der Umgebung des Flugplatzes geprüft werden.</p> <p>Das VBS gibt den Flugplatz dem Kanton im Baurecht ab. Die Flugplatzgenossenschaft Obwalden (FGOW) übernimmt die <i>Halterschaft</i> des Flugplatzes.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Kägiswil ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung, Touristik- und Geschäftsflügen sowie dem Motor-, Segelflug- und Fallschirmsport. Er bietet Platz für eine Helikopterbasis für Arbeits- und weitere Helikopterflüge. Ein Schulungsbetrieb und ein touristischer Flugbetrieb mit Helikoptern bleiben ausgeschlossen.</p> <p>Für die Umwandlung in ein ziviles Flugfeld wird ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes durchgeführt.</p>	<p>F</p> <ul style="list-style-type: none"> • • 	<p>Z</p>	<p>V</p>

	F	Z	V
<p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb mit Flächenflugzeugen wird im bisherigen Rahmen weitergeführt, ein zusätzlicher Helikopterbetrieb ist möglich. Das Betriebsreglement wird im Umnutzungsverfahren überprüft und nach Bedarf angepasst, wobei die An- und Abflugrouten nach den geltenden Normen festzulegen und mit den umgebenden Nutzungen abzustimmen sind. Insbesondere ist die Koordination des Flugbetriebs mit dem Betrieb des Militärflugplatzes Alpnach sicherzustellen.</p> <p>Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich notwendigen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und sorgt für einen sicheren Betrieb.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich der Flächen für den Neubau eines Hangars [1] und den Standort für eine Helikopterbasis [2] (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinde berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p>Die ehemaligen Militärunterstände werden aufgegeben und sind vollständig zurückzubauen, sobald die Ersatzbauten in Betrieb sind. Ein Teilrückbau der Piste soll angestrebt werden.</p> <p>Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p>Im Umnutzungsverfahren sind die zulässigen Lärmimmissionen festzulegen und anschliessend im Lärmbelastungskataster (LBK) abzubilden.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Massgebend sind die im Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) enthaltenen Hindernisflächen. Der HBK wird im Umnutzungsverfahren in Kraft gesetzt.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die konkreten Massnahmen sind im Umnutzungsverfahren auszuweisen und festzulegen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • • 		

E R L Ä U T E R U N G E N

Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Die Zweckbestimmung des Flugplatzes Kägiswil geht von der bestehenden Nutzung aus. Der Flugplatz soll als ziviles Flugfeld im bisherigen Rahmen weiterbetrieben werden, wobei zusätzlich ein Helikopterbetrieb ermöglicht werden soll. Im Betriebsreglement sind im Wesentlichen die An- und Abflugrouten der Flächenflugzeuge und Helikopter sowie die Volten anzupassen. Die Koordination mit dem Betrieb auf dem Militärflugplatz Alpnach muss in Absprache mit der Luftwaffe und der Flugsicherung (skyguide) sichergestellt werden. Auf Starts gegen Süden soll verzichtet werden. Bei den Betriebszeiten ist keine Ausdehnung geplant. Die Bestimmungen sind anschliessend im Luftfahrthandbuch (AIP) zu publizieren.

Angaben zum Ablauf des Umnutzungsverfahrens und zu den erforderlichen Gesuchsunterlagen sind im Merkblatt des BAZL (Fassung vom Februar 2004) enthalten.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die Piste und die Rollwege mit den Sicherheitsabständen, die Manövrier- und Abstellflächen für die Flugzeuge und Helikopter, das Areal für die bestehenden und geplanten Hochbauten (inkl. Helikopterbasis) sowie die Strassenzufahrt mit den Parkplätzen.

Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Sarnen. Innerhalb des Perimeters können auch Bauten erstellt werden, die nicht als Flugplatzanlagen gelten (Nebenanlagen); Voraussetzung ist eine entsprechende Nutzungszone. Die Flugplatzanlagen haben aber Priorität.

Mit versetzten Schwellen soll die nutzbare Pistenlänge verkürzt werden. Damit soll der Flugbetrieb einerseits auf die Siedlung abgestimmt (Lärmbelastung, Hindernisbegrenzung), andererseits von der bestehenden Strassenquerung abgetrennt werden. Möglich ist auch eine Verschmälerung der Piste mit einer Verschiebung der Pistenachse. Die für den Flugbetrieb nicht mehr benötigte asphaltierte Fläche soll dabei wenn möglich zurückgebaut werden. Ein solcher Teilrückbau und dessen Finanzierung ist, ausgehend vom Baurechtsvertrag vom Dezember 2015, zwischen dem Kanton und dem Bund zu regeln. Die Bewilligung erfolgt in einem Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht.

Innerhalb des Flugplatzperimeters befinden sich Fruchtfolgeflächen. Bei einer Überbauung richtet sich der Umgang mit diesen Flächen nach den Vorgaben des Kantons, nach Möglichkeit ist eine Kompensation anzustreben.

Lärmbelastung:

Die Berechnung der Lärmbelastungskurve beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Sie basiert auf einem Potenzial von jährlich 14 800 Motorflugbewegungen, davon fallen 1000 auf Helikopter (Lärmberechnung vom Januar 2020). In der Karte dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV).

ZUSTÄNDIGE STELLE

Zuständiges Bundesamt:
Bundesamt für Zivilluftfahrt
(BAZL), 3003 Bern

Flugplatzhalter:
Aeroclub Zentralschweiz
c/o René A. Notter
Oberdorfstrasse 22
5623 Boswil

Das festgesetzte Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb, d.h. die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss Art. 37a LSV dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Diese zulässigen Lärmimmissionen sind bei der Erschliessung und Überbauung von Bauzonen nach den Bestimmungen der LSV zu berücksichtigen und werden herangezogen, um die Einhaltung der Lärmbelastung zu überprüfen.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im HBK, der im Zuge der Umnutzung in Kraft gesetzt wird. In der Karte sind die Umrissse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene gemäss Entwurf vom Februar 2020 dargestellt.

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

Der HBK ist nicht grundeigentümergebunden; bei Bedarf muss die Hindernisfreiheit privatrechtlich gesichert werden.

Natur- und Landschaftsschutz:

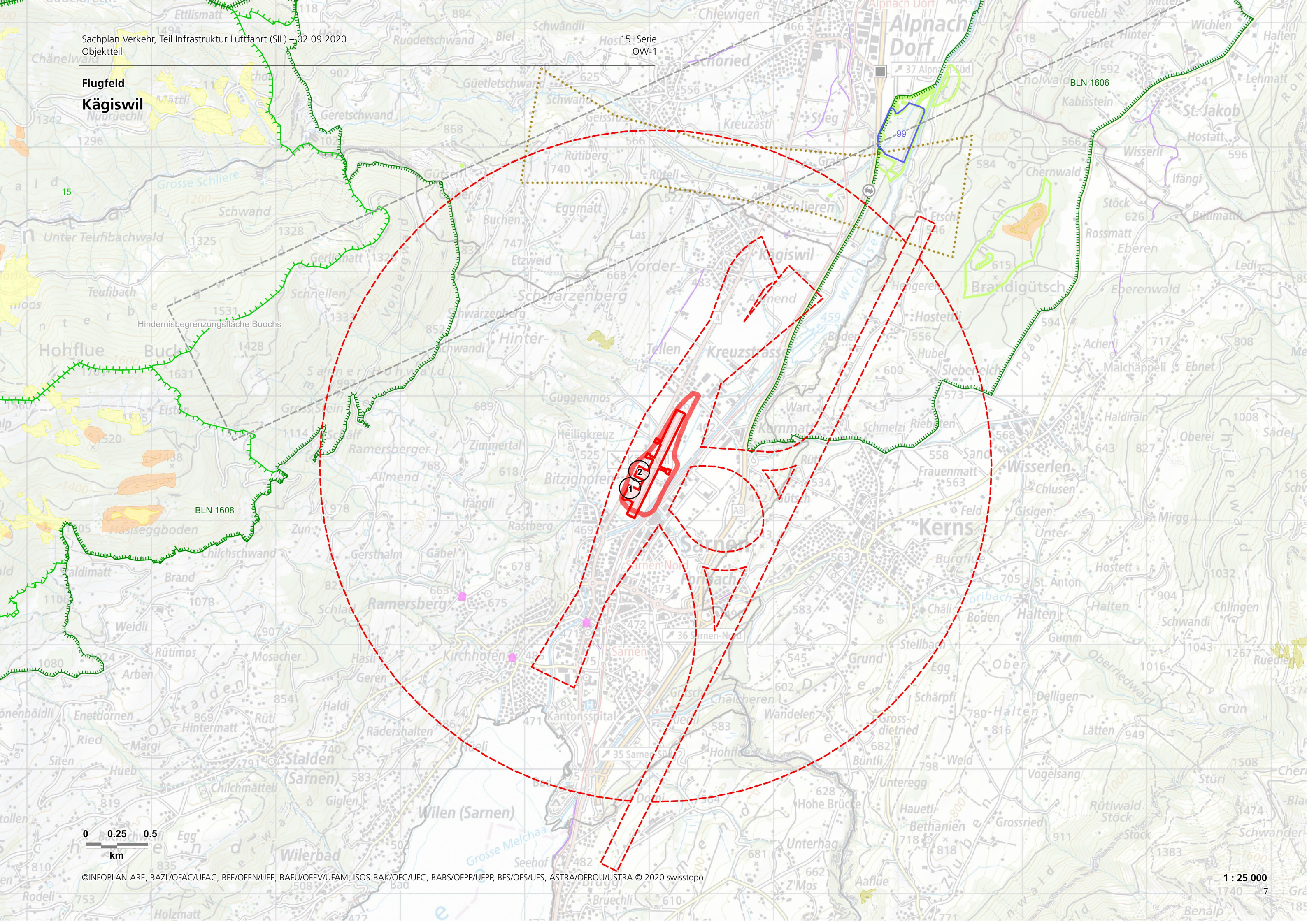
Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG und projektunabhängigen Massnahmen des ökologischen Ausgleichs im Sinne von Art. 18b NHG und von Sachziel 13.G des Landschaftskonzepts Schweiz 2020 zu unterscheiden. Die Realisierung solcher Ausgleichsmassnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen wenn möglich innerhalb des Perimeters realisiert werden, bestehende naturnahe Flächen können dabei angerechnet werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden. Zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen haben die Fachstellen des Bundes eine Vollzugshilfe erarbeitet (BAFU, BAZL 2019).

Die konkreten Massnahmen sind im Umnutzungsverfahren aufzuzeigen, zu prüfen und festzulegen (Lage und Umfang, Ausgestaltung, Bewirtschaftung und Pflege sowie rechtliche Sicherstellung der Aufwertungsflächen). Die Fruchtfolgeflächen sollen dabei geschont werden.

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

- BLN: 1606 Vierwaldstättersee mit Kernwald, Bürgenstock, Rigi
- BLN: 1608 Flyschlandschaft Hagleren-Glaubenberg-Schlieren

Flugfeld
Kägiswil



Legende/Légende/Leggenda

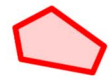
Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

Gebiet mit Hindernisbegrenzung
aire de 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



Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1 ...
...
...

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti

Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale

Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale

Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

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

Infrastruktur Strasse
infrastructure route
infrastruttura stradale

Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria

Infrastruktur Schifffahrt
infrastructure navigation
infrastruttura navigazione

Militär*
militaire*
militare*

Übertragungsleitungen
lignes de transport d'électricité
elettrorodotti

Geologische Tiefenlager
dépôts en couches géologiques
profondes
depositi in strati geologici profondi

Asyl
Asile
Asilo

* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017;
planerische Massnahmen Stand SPM 2001 bzw. Sachplan
Waffen- und Schiessplätze 1998

* Installations approuvées dans la Partie programme du PSM
du 08.12.2017; mesures planifiées état PSM 2001 ainsi que
PS des places d'armes et de tir de 1998

* Installazioni approvati nella Parte programmatica del PSM
del 08.12.2017; misure di pianificazione stato PSM del 2001
risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998

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

Auengebiet
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

Wildtierkorridor überregional
corridor faunistique suprarégional
corridoio faunistico sovraregionale

Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte
site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants
sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi et mobili

ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS

Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung
(mit Substanz bzw. viel Substanz)
voie de communication historique d'importance nationale
(avec substance, resp. beaucoup de substance)
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale
(con sostanza, risp. con molta sostanza)

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.