

Anlage: **Erstfeld**
Teilnetz: Heliport

UR-1

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Uri
- Perimetergemeinde: Erstfeld
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Erstfeld, Schattdorf
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Erstfeld
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 3190 Bewegungen (2012–15)
 - max. 10 Jahre: 3510 (2015)
 - Potential SIL: 3500 Bewegungen

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Privater Heliport, seit 1977 in Betrieb, gehalten durch die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega) und die Swiss Helicopter AG (Haltergemeinschaft).

Das Flugfeld, welches eine Rega-Basis umfasst, dient Rettungs- und Einsatz- sowie Arbeitsflügen, in geringem Ausmass auch Werkflügen sowie Sport- und Freizeitflügen.

Stand der Koordination:

Die *Funktion* des Flugfelds stützt sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB5). Sie ist auf die Ziele des kantonalen Richtplans abgestimmt.

Der Heliport dient vorwiegend Rettungs- und Einsatzflügen (Not- und Katastrophenhilfe, Tierrettung) und Arbeitsflügen (Transporte, Versorgung, Logging etc.). Die Swiss Helicopter AG führt auch Werkflüge (Helikopterunterhaltsbetrieb) sowie Sport- und Freizeitflüge (Rundflüge) durch.

Die *Entwicklung* des Heliports wird durch das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt. Das geltende Betriebsreglement beschränkt die Verkehrsleistung des Heliports durch ein Jahreskontingent von 3500 Flugbewegungen (davon max. 2500 für Swiss Helicopter AG und max. 1000 für Rega).

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzziele abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die Rega-Basis wurde 2014–15 umfassend saniert; im Weiteren sind keine wesentlichen Änderungen an der Infrastruktur vorgesehen. Der Heliport soll im bisherigen Rahmen weiterbetrieben werden.

Verweis:

Teilnetz Heliport III – B6

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 03.01.1997
- Betriebsreglement vom 20.05.2011
- Lärmbelastungskataster (LBK) vom November 2012
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 26.06.2013
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2016

<p>Die An- und Abflugrouten sind, gestützt auf den Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK), neu festzulegen. Das Betriebsreglement ist dazu entsprechend anzupassen.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Heliport Erstfeld ist ein privates Flugfeld. Er dient vorrangig Rettungs- und Einsatz- sowie Arbeitsflügen, daneben Werkflügen sowie Sport- und Freizeitflügen.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Die An- und Abflugrouten sind gemäss dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) neu festzulegen; das Betriebsreglement ist dazu anzupassen. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter 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). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung</p> <p>Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung (vgl. Anlagekarte) begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb. Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung. Der Lärmbelastungskataster ist anzupassen.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Heliport sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit der Gemeinde Erstfeld und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<p>F</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • 	<p>Z</p>	<p>V</p>

E R L Ä U T E R U N G E N

Zweckbestimmung, Betrieb:

Die Zweckbestimmung des Heliports Erstfeld ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und den Festlegungen zu den Heliports im Konzeptteil SIL Teil III B5.

Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Die An- und Abflugrouten wurden bei der Erarbeitung des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) vom 26.06.2013 neu definiert. Die Route nach Süden soll ausschliesslich bei starkem Südwind (Föhn) benutzt werden (Notroute). Die neuen An- und Abflugrouten sind im Betriebsreglement (vgl. Anhang 3) festzulegen. Dazu ist das Betriebsreglement anzupassen. Ansonsten will die Haltergemeinschaft den Betrieb des Heliports im bisherigen Rahmen weiterführen.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die FATO (final approach and take-off area) mit den Sicherheitsabständen, die Helikopter-Standplätze (TLOF), die Hangare und Basen von Rega und Swiss Helicopter AG sowie die Autoparkplätze. Im Flugplatzperimeter befinden sich keine Fruchtfolgeflächen.

Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Erstfeld. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben Flugplatzanlagen Priorität.

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs.

Die Fluglärmrechnung beruht auf der Annahme von 3500 Flugbewegungen, der aktuellen Zusammensetzung der Flotte, den neuen An- und Abflugrouten und dem Terrain. Bis zu einer Zahl von rund 3000 Helikopterflugbewegungen pro Jahr sind für die Beurteilung der Lärmbelastung von Heliports die Immissionsgrenzwerte T_{max} (gemittelter maximaler Schallpegel) nach Lärmschutzverordnung (LSV) massgebend. Die Zahl der Bewegungen hat auf diese keinen Einfluss; der von der Bewegungszahl abhängige Beurteilungspegel L_{rk} (energieäquivalenter Dauerschallpegel) kommt erst ab rund 3000 Bewegungen zum Tragen.

Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 75 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Die Fluglärmrechnung weist für einige Gebäude der Gewerbezone beim Heliport resp. der nördlichen Landwirtschaftszone Überschreitungen der Alarm- und Immissionsgrenzwerte auf. Aus einer früheren Lärmmessung (vgl. Lärmrechnung 2002) geht hingegen hervor, dass die Immissionsgrenzwerte bei den kritischen Gebäuden eingehalten werden. Auch enthielt die damalige Flotte noch einen kleinen Bewegungsanteil des lärmigen «Lama»-Helikopters. Dieses Modell wird heute nicht mehr eingesetzt. Der heutige Flugbetrieb wird aus diesem Grund als konform mit der LSV beurteilt. Bei künftigen Änderungen des Flugbetriebs mit Auswirkungen auf den Fluglärm hat der Flugplatzhalter allerdings nachzuweisen, dass die Immissionsgrenzwerte für Gebäude mit lärmempfindlicher Nutzung im Umfeld des Heliports weiterhin eingehalten werden.

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

Flugplatzhalterin:

Haltergemeinschaft:

- Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega), Postfach 1414, 8058 Zürich
- Swiss Helicopter AG, Hartbertstrasse 11, 7000 Chur

Zwischen dem Gebiet mit Lärmbelastung und der angestrebten Siedlungsentwicklung («Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Erstfeld») bestehen keine Konflikte.

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37 a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

Der Lärmbelastungskataster (LBK), welcher auf der Lärmberechnung 2002 beruht, ist anzupassen.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 26. Juni 2013. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

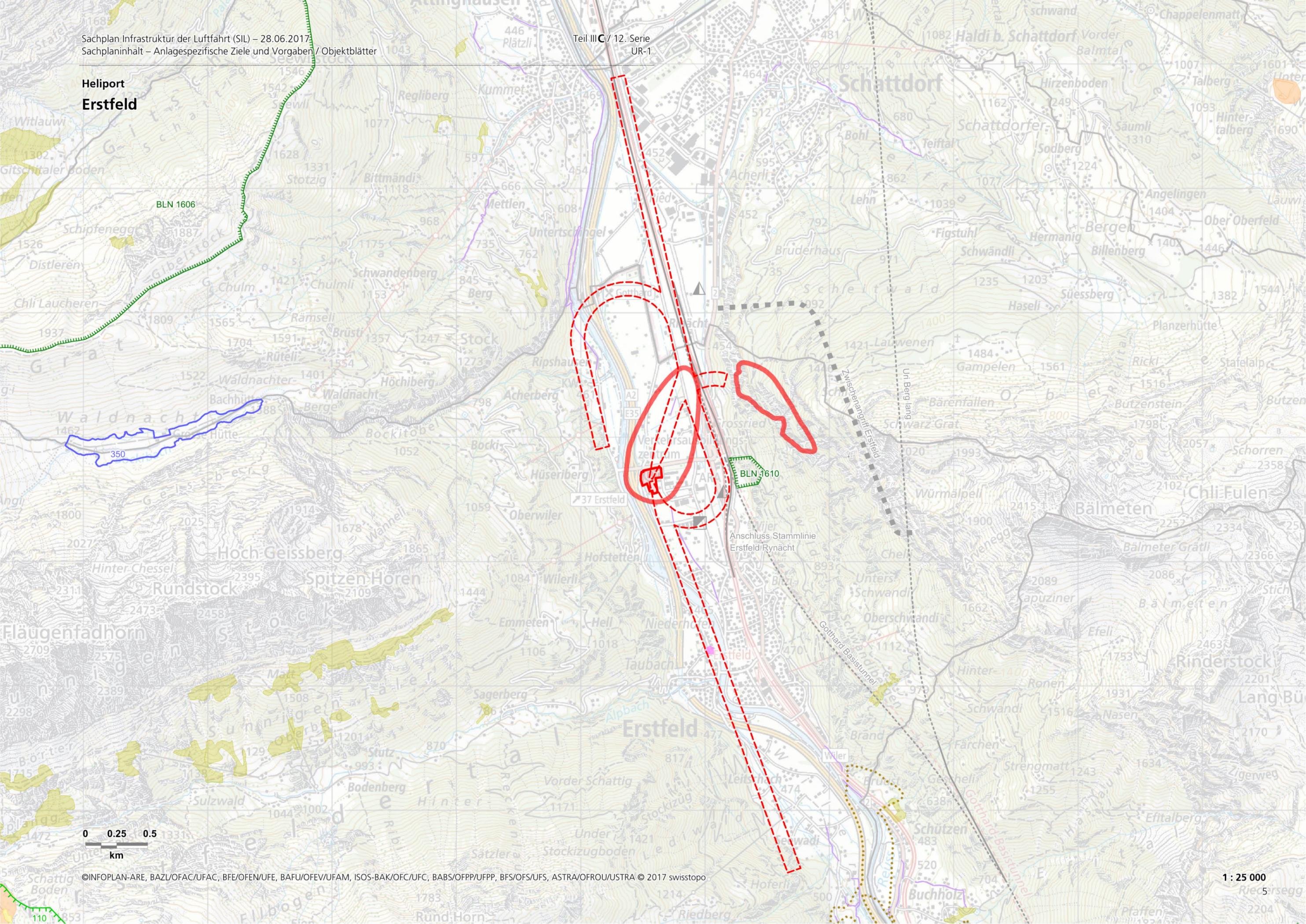
Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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 erfolgt unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse). Den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten ist Rechnung zu tragen. Der Standort der Ausgleichsmassnahmen (innerhalb/ausserhalb des Flugplatzperimeters) sowie deren Umfang orientieren sich an den lokalen Gegebenheiten. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Heliport Erstfeld



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

...

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



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



Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria



Infrastruktur Schifffahrt
infrastructure navigation
infrastruttura navigazione



Militär
militaire
militare



Übertragungsleitungen
lignes de transport d'électricité
elettrodotti

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



Jagdbannggebiet
district franc
bandita



Wildtierkorridor überregional
corridor faunistique suprarégional
corridoio faunistico sovranazionale



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)

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.