

Anlage: **Samedan**
Anlagetyp: Regionalflyghafen

GR-1

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Graubünden
- Perimetergemeinde: Samedan
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bever, Celerina/Schlarigna, La Punt-Chamues-ch, Pontresina, Samedan
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Samedan
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 15 400 Bewegungen (2020-2023)
 - max. 10 Jahre: 16 540 (2022)
- Segelflug (bestehend)
 - Ø 4 Jahre: 1290 Bewegungen (2020-2023)
 - max. 10 Jahre: 2110 (2015)
- Verkehrsleistung: -23 480 Bewegungen
- Motorflug (künftige Nutzung)

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Regionalflyghafen seit 1937, touristisch und wirtschaftlich bedeutende Verkehrsanlage für das Oberengadin.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Charter-, Taxi- und Transportflüge, Rundflüge, Arbeitsflüge); nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor-, Helikopter- und Segelflug, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe, Fallschirmsport).

Stand der Koordination:

Funktion, Betrieb und Infrastruktur sowie die geplante Entwicklung des Flugplatzes sind mit den Vorgaben und Zielen der kantonalen Richtplanung sowie mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Die Flugplatzhalterin verfolgt die Strategie, den Flugplatz zu modernisieren und die Erreichbarkeit des Oberengadins sowohl als Tourismusdestination als auch als Wohn- und Arbeitsort für den Flugverkehr zu verbessern. In diesem Zusammenhang hat sie einen Betrieb nach Instrumenten-Flugregeln (IFR-Betrieb) eingeführt.

Verweis:

SIL-Konzeptteil 26.02.2020, Kap. 4.2 Regionalflyghäfen

Grundlagendokumente:

- Betriebskonzession vom 27.08.2001
- Betriebsreglement vom 19.09.2019
- Lärmbelastungskataster vom Mai 2020
- Sicherheitszonenplan vom 26.05.2020
- Entwurf Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 21.01.2025
- Koordinationsprotokoll vom Oktober 2018 / Ergänzung vom 09.09.2024

Die Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan (Infra RFS) will die veraltete Infrastruktur aus der Armeezeit und die verschiedenen Provisorien etappenweise ersetzen und ergänzen und den Flächenflug- sowie den Helikopterbetrieb entflechten. Die erste Etappe umfasst den Bau einer neuen Helikopterbasis mit Vorfeld im Norden für die auf dem Flughafen ansässigen Helikopter-Unternehmungen. In einer zweiten Etappe sollen die bestehenden Betriebsgebäude sowie das Vorfeld ersetzt oder saniert werden. In der dritten Etappe sind weitere Vorhaben vorgesehen.

Die Lärmprognose und die Hindernisbegrenzungsflächen wurden aufgrund der geplanten Verschiebung der Helikopterbasis nach Norden angepasst. Die Planung ist jedoch nach wie vor auf die bisherige Verkehrsprognose von jährlich 23 480 Flugbewegungen ausgerichtet.

Die Betriebszeiten bleiben grundsätzlich unverändert, in begründeten Fällen kann die Flugplatzhalterin aber Ausnahmen gewähren. Ein Flugbetrieb bei Dunkelheit ist weiterhin nicht vorgesehen.

Als Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit (Zutrittsschutz) plant die Flugplatzhalterin zudem eine integrale Umhegung des Flugplatzareals mit einem Engadinerzaun. Die landschaftlichen und ökologischen Auswirkungen eines solchen Bauwerks werden im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens geprüft.

Weiter soll an der bisherigen Option, auf dem Flugplatz Linienverkehr zu ermöglichen, festgehalten werden. Die Flugplatzhalterin strebt ein saisonales, flugplanmässiges Angebot an Charterflügen an. Zusätzliche infrastrukturelle oder betriebliche Vorkehrungen, die eine Anpassung der Festlegungen im vorliegenden Objektblatt bedingen würden, sind dazu nicht notwendig.

An der Option einer Pistenverlängerung gegen Süden soll ebenfalls festgehalten werden. Die abschliessende raumplanerische Koordination ist im Hinblick auf eine Festsetzung im SIL noch vorzunehmen; dies gilt ebenso für die Fläche südwestlich der Piste, für mögliche Entwicklungsvorhaben des Flugplatzes.

In der Ebene zwischen Flughafen und dem Fluss Flaz wird von Dritten der Bau einer 21 ha grossen Photovoltaik-Anlage geplant. Die An- und Abflugrouten der Helikopter sind auf diese unmittelbar angrenzende Anlage abgestimmt. Allfällige negative Auswirkungen (Blendwirkung etc.) der Anlage auf den Flugbetrieb sind gemäss dem Bericht «Flughafen Samedan, Beurteilung Helikoptersicherheit, Technischer Bericht Change Process» vom 25.03.2025 (Bächtold & Moor AG) geprüft. Allfällig sich daraus ergebende Auflagen und / oder Massnahmen sind in den notwendigen Planungs- und Bewilligungsverfahren für den Regionalflughafen zu verfügen resp. umzusetzen.

Der ursprünglich im SIL-Objektblatt enthaltene Auftrag zur Überprüfung der bestehenden Ruhezonen und der Überflugbeschränkungen im Bereich des BLN-Gebiets gilt mit dem Konzept zu den Landschaftsruhezonen von 2011 und der definitiven Festlegung der Gebirgslandeplätze von 2015 als erledigt. Der im Luftfahrthandbuch (VFR Manual) bezeichnete «zu meidender Luftraum» ist weiterhin zu beachten.

Die früher angedachte Verlegung des Winter-Heliports von St. Moritz nach Samedan wird derzeit nicht mehr weiterverfolgt.

3

	F	Z	V
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen, unter Vorbehalt der luftfahrtspezifischen Sicherheitsvorschriften und der Ausbauerfordernisse, ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin erstellt dazu ein Konzept. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen. Bei einer Umzäunung des Flugplatzes muss die Funktionsfähigkeit der bestehenden Wildtierkorridore erhalten bleiben. Erschliessung: Bei der Einführung von Linienflügen ist der Anschluss des Flugplatzes an das öffentliche Verkehrsnetz zu gewährleisten.	• • •		
E R L Ä U T E R U N G E N Zweckbestimmung, Betrieb: Die Organisation und der Ablauf des Flugbetriebs, einschliesslich der Betriebszeiten, der An- und Abflugverfahren sowie der Flugrouten, werden im Betriebsreglement geregelt und im Luftfahrthandbuch (AIP) publiziert. Die bisherigen Betriebszeiten (08 bis 19 Uhr) bleiben grundsätzlich unverändert. Ausnahmeregelungen werden im Betriebsreglement getroffen. Auf einen Flugbetrieb bei Dunkelheit soll weiterhin verzichtet werden, die Installation einer entsprechenden Infrastruktur (Befeuerung) ist vorerst nicht vorgesehen. Für den Betrieb nach IFR ist ein satellitengestütztes Navigationsverfahren (GNSS) eingerichtet. Die dazu notwendige Ergänzung des Betriebsreglements wurde vorgenommen und die Luftraumstruktur entsprechend angepasst. Ein allfälliger Linienverkehr wird sich nach denselben betrieblichen Bestimmungen ausrichten. Bei den An- und Abflugverfahren sowie den Flugrouten wurden die Helikopter Routen aufgrund der Verschiebung der Helikopterbasis nach Norden im Bereich der Piste geringfügig angepasst. Der Start- und Landepunkt für die Helikopter (Final Approach and Take Off Area FATO) befindet sich auf der Piste. Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt die Piste (einschliesslich Sicherheitsstreifen und Sicherheitsflächen an den Pistenenden), die Rollwege, die Manövrier- und Abstellflächen für die Flugzeuge und Helikopter, die bestehenden und geplanten Hochbauten (Betriebszentrum, Hangars für Flächenflugzeuge, Helikopterbasis), das Segelflugareal, die mögliche Umzäunung des Flugplatzareals sowie die landseitige Verkehrsererschliessung (Parkplätze). Der Flugplatzperimeter überlagert die kommunalen Nutzungszonen. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität. Andere Bauten und Anlagen sind möglich (Nebenanlagen), bedingen aber eine entsprechende Bauzone nach kantonalem Recht. Als Voraussetzung für die Genehmigung einer Pistenverlängerung nach Süden muss die raumplanerische Koordination abgeschlossen und der als Zwischenergebnis festgelegte Flugplatzperimeter in eine Festsetzung überführt werden. Dies gilt ebenso für die für künftige Entwicklungsvorhaben vorgesehene Fläche südwestlich der Piste.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Engadin Airport AG, Piazza Aviatica 6b, 7503 Samedan		

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung beruht auf der Fluglärmberechnung vom Januar 2025 mit einer Verkehrsprognose von jährlich 23 480 Motorflugbewegungen. Davon entfallen 3 270 auf Grossflugzeuge (Jets) und 8 750 auf Helikopter. Massgebende Faktoren für die Berechnung sind neben der Zahl der Motorflugbewegungen deren zeitliche Verteilung (innerhalb der Woche und des Jahres), die Zusammensetzung der Flotte sowie die Flugwege (inkl. deren Belegung). Die Berechnung erfolgte gemäss den Vorgaben des aktuellen «Leitfadens Fluglärm: Vorgaben für die Lärmermittlung» (BAZL/BAFU/GS VBS 2021) und berücksichtigt die vorgesehenen militärischen Flugbewegungen. Die militärische Nutzung des Flugplatzes ist in einem Rahmenvertrag zwischen Luftwaffe und Flugplatzhalterin geregelt.

In der Karte ist die Lärmbelastungskurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PWES II) gemäss LSV dargestellt. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmbelastungskurven (PWES III und IV). Es liegen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte bei Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen vor.

Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb. D. h. die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV, die festzulegen sind, dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Diese zulässigen

Lärmimmissionen werden anschliessend im LBK abgebildet. Der bisherige LBK vom Mai 2020 (beruht auf der Lärmberechnung von 2019) wird damit abgelöst.

Die Gemeinde berücksichtigt das Gebiet mit Lärmbelastung, indem sie dort keine Nutzungszonen ausscheidet, die in Konflikt mit der entsprechenden ES stehen würden.

Die mögliche Pistenverlängerung (Erweiterung Flugplatzperimeter [1] ist in der Fluglärmberechnung resp. im Gebiet mit Lärmbelastung nicht berücksichtigt.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung beruht auf dem Entwurf des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) vom 21.01.2025. In der Anlagekarte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen (einschliesslich Helikopter Routen) und der Horizontalebene (Kreisfläche) dargestellt.

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung (bzw. der Sicherheitszonenplan) zeigt, in welchem Gebiet und auf welcher Höhe die Hindernisfreiheit für den Flugverkehr zu gewährleisten ist.

Auf der Grundlage des HBK ist der bestehende Sicherheitszonenplan vom 26.05.2020 anzupassen. Mit dieser Anpassung werden die im HBK enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen grundeigentümergebunden. Kanton und Gemeinden berücksichtigen sie bei der Richt- und Nutzungsplanung.

Überbauungen sind nur bis zu einer Höhe der massgebenden Hindernisbegrenzungsflächen zulässig. Ebenso dürfen keine Bauzonen ausgeschieden werden, die bei späterer Überbauung zur Durchstossung einer Hindernisbegrenzungsfläche führen würden.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen den projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) und den projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen gemäss Art. 18b NHG zu unterscheiden. Die Aufwertungsmassnahmen sollen den betrieblichen und naturräumlichen Möglichkeiten Rechnung tragen und in erster Linie auf dem Flugplatzareal realisiert werden. Dabei ist von einem Richtwert von 12 % der Fläche im Flugplatzperimeter auszugehen. Wo zweckmässig können auch Flächen ausserhalb des Perimeters angerechnet werden.

Die Flugplatzhalterin hat bereits aus einem früheren Plangenehmigungsverfahren den verbindlichen Auftrag, ein Konzept für diesen ökologischen Ausgleich zu erarbeiten. In diesem Konzept sollen Lage und Umfang, Ausgestaltung, Bewirtschaftung und Pflege sowie die rechtliche Sicherstellung der Ausgleichsflächen ausgewiesen werden. Zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen haben die Fachstellen des Bundes eine Vollzugshilfe erarbeitet (BAFU, BAZL 2019).

Die längs und quer zum Flugplatzareal verlaufenden Achsen im Vernetzungssystem der Wildtiere müssen funktionsfähig erhalten bleiben. Diese Achsen sollen wenn möglich mit Leitstrukturen so geführt werden, dass die Wildtiere während den Flugbetriebszeiten die Piste nicht queren. Geeignete Massnahmen sind bei der ökologischen Aufwertung oder bei einer Umzäunung des Flugplatzes zu prüfen und ihre Wirksamkeit ist nachzuweisen.

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

BLN:	1908	Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe
Moorlandschaft:	45	God da Staz/Stazerwald
Auengebiet:	190	Isla Glischa-Arvins-Seglias
	194	Flaz
TWW:	14049	Champagna
Jagdbanngbiet:	17	Bernina-Albris

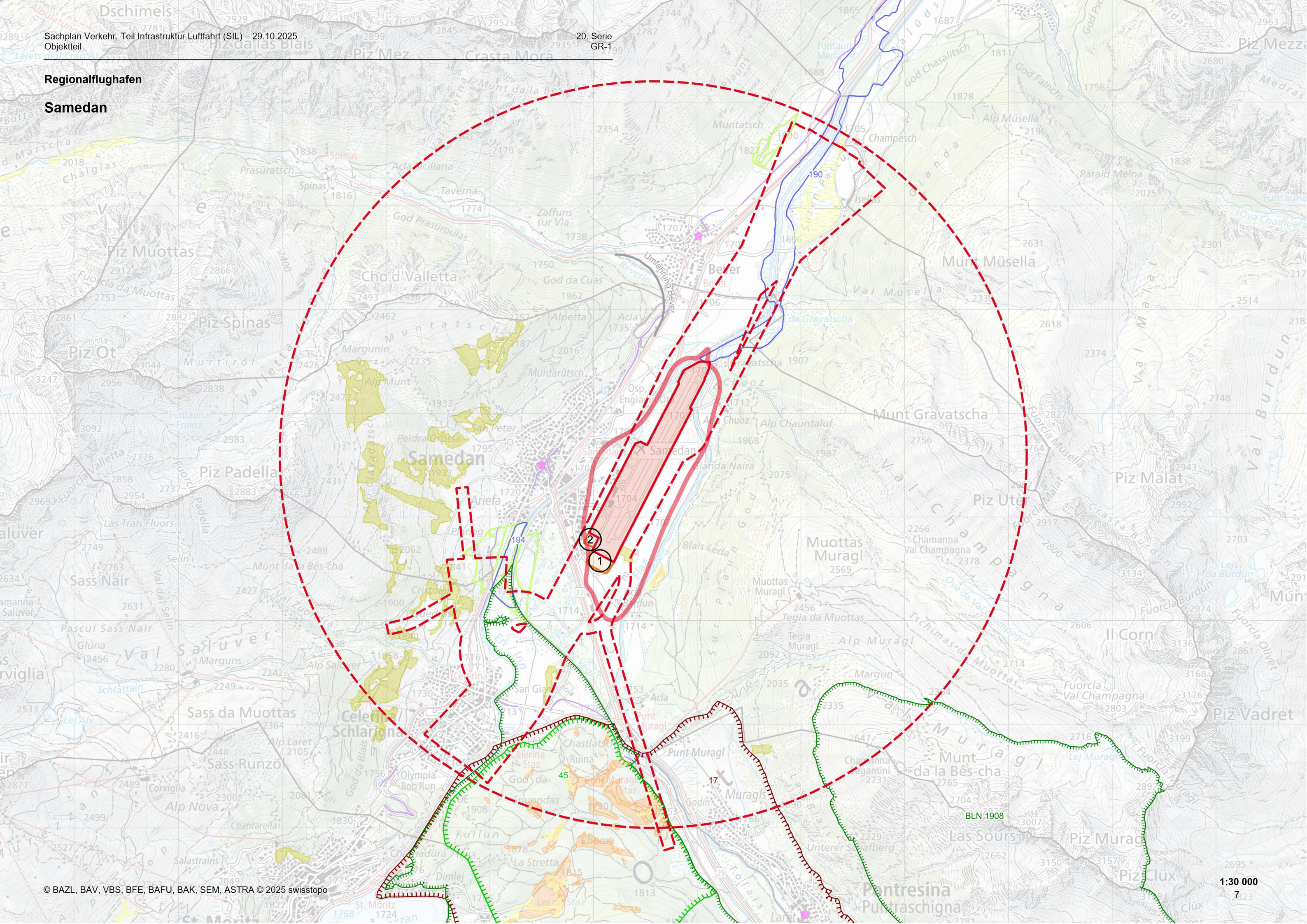
Der Schutz des Grundwassers hat im Bereich des Flugplatzareals eine hohe Priorität (Trinkwasserversorgung Oberengadin). Bei der Entwässerung des Flugplatzes sind die im Generellen Entwässerungsplan der Gemeinde von 2008 aufgeführten Grundwasserschutzmassnahmen zu berücksichtigen.

Erschliessung:

Die bestehende Strassenzufahrt zum Flugplatz bleibt unverändert. Die Einführung einer neuen Buslinie mit einer Wendeschleife auf dem Flugplatzareal sowie die Erstellung zusätzlicher Parkplätze werden im Zusammenhang mit der geplanten Erneuerung der Flugplatzinfrastruktur geprüft.

Regionalflyghafen

Samedan



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL
Contenus du PSIA
Contenuti PSIA

Festsetzung
Coordination réglée
Dato acquisito

Zwischenergebnis
Coordination en cours
Risultato intermedio

Vororientierung
Information préalable
Informazione preliminare

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)			
Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo			

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 Schiene Infrastructure rail Infrastruttura ferroviaria
	Infrastruktur Strasse Infrastructure route Infrastruttura stradale
	Infrastruktur Schifffahrt Infrastructure navigation Infrastruttura navigazione
	Militär* Militaire* Militare*
	Übertragungsleitungen Lignes de transport d'électricité Elettrodotti
	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 für Anlagen gemäss Programmteil 2017 werden ab 2019 serienweise aktualisiert. Wo dies noch nicht der Fall ist, sind die Objektblätter SPM 2001 bzw. Sachplan Waffen- und Schiessplätze 1998 weiterhin gültig.

* Installations approuvées dans la Partie programme du PSM du 08.12.2017; mesures planifiées pour installations selon la Partie programme 2017 sont mises à jour par séries à partir de 2019. Lorsque ce n'est pas encore le cas, les fiches de coordination du PSM 2001 et du PS des places d'armes et de tir 1998 continuent de faire foi.

* Installazioni approvati nella Parte programmatica del PSM del 08.12.2017; misure di pianificazione delle installazioni secondo la Parte programmatica 2017 saranno aggiornate in serie a partire dal 2019. Dove non è ancora il caso, i schede di coordinamento PSM 2001, risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998 restano valide.

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

	BLN-Objekt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) Objet IFP (Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels) Oggetto IFP (Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali)
	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 (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) Objet ISOS (Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse) Oggetto IAMP (Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)
	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.
- Potenzial 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	• 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.