

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

Inhalt Erläuterungsbericht

- 1 Gegenstand der Planung
- 2 Planungsablauf und Zusammenarbeit
- 3 Berücksichtigung der Anträge

1 Gegenstand der Planung

Für die Erarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil, welchen er mit Beschluss vom 26. Februar 2020 umfassend revidiert hat.

Seit der erstmaligen Verabschiedung des Konzeptteils werden schrittweise die Objektblätter mit den anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen erarbeitet. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Objektteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen und in Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen zu erarbeiten.

Bisher verabschiedete der Bundesrat insgesamt 59 Objektblätter, darunter diejenigen für die 3 Landesflughäfen sowie für 10 Regionalflugplätze, 2 zivil mitbenützte Militärflugplätze, 37 Flugfelder und 7 Helikopterflugfelder.

Konzeptteil und Objektblätter sind im Internet unter www.bazl.admin.ch publiziert, zusammen mit den nach Objektblattserien geordneten Erläuterungs- und Prüfungsberichten.

Die vorliegende fünfzehnte Objektblattserie enthält die Objektblätter für das Flugfeld Kägiswil (OW) und die Heliports Haltikon (SZ) und Untervaz (GR) sowie eine Anpassung der Objektblätter für den Landesflughafen Basel-Mulhouse (BS/BL), für die Flugfelder Ambri (TI) und Mollis (GL) und für den Heliport Balzers (Fürstentum Liechtenstein FL).

Ursprünglich war vorgesehen, den Flugbetrieb auf dem ehemaligen Militärflugplatz **Kägiswil** (OW) provisorisch weiterzuführen, bis die vom Kanton geplante Industrie- und Gewerbezone auf dem Areal realisiert ist. Nachdem der Erwerb des Flugplatzes durch den Kanton 2013 in einer Volksabstimmung abgelehnt wurde, soll er nun ebenfalls definitiv in ein ziviles Flugfeld umgenutzt werden. Die dazu notwendige Anpassung im SIL-Konzeptteil konnte mit der Revision vom Februar 2020 bereits vorgenommen werden. Die Objektblätter für die beiden Heliports **Haltikon** (SZ) und **Untervaz** (GR) sind neu.

Der im Objektblatt zum Landesflughafen **Basel-Mulhouse** (BS/BL) vom Mai 2013 erteilte Auftrag, den Sicherheitszonenplan zu überprüfen, ist erfolgt. Eine Anpassung dieses Sicherheitszonenplans ist nicht erforderlich. Das bisherige Gebiet mit Hindernisbegrenzung kann vom Zwischenergebnis in eine Festsetzung überführt werden.

Das Objektblatt zum Flugfeld **Ambri** (TI) stammt vom Dezember 2014. Bereits damals bestand die Absicht, die Helikopterbasis an einen anderen, geeigneteren Standort zu verschieben. Die in Frage kommenden Grundstücke standen damals aber nicht zur Verfügung. In der Zwischenzeit konnte sich die Gemeinde Quinto die langfristige Nutzung des Areals rund um den Hangar 3 sichern, womit die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen für die Verlegung der Helikopterbasis erfüllt sind. Die Anpassung des Objektblatts umfasst die Änderung des Flugplatzperimeters sowie des Gebiets mit Lärmbelastung.

Auf dem Flugplatz **Mollis** (GL) müssen die An- und Abflugrouten der Helikopter umgelegt werden, um die Sicherheit im Flugbetrieb zu gewährleisten. Die damit verbundene Neuberechnung der Fluglärmbelastung und die geänderten Hindernisbegrenzungsflächen führen zu einer entsprechenden

Anpassung der Gebiete mit Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung im SIL-Objektblatt vom Dezember 2014.

Das bisher gültige Objektblatt zum Heliport **Balzers** (FL) stammt vom April 2017. Es wurde nachträglich festgestellt, dass das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung», welches die Umrise der Hindernisbegrenzungsflächen aus dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) enthält, bei der südlichen An- und Abflugroute einen geringfügigen Fehler aufweist. Dieser Fehler soll im Rahmen der Anpassung des Objektblatts korrigiert werden.

Obschon sich die raumplanerische Kompetenz auf das schweizerische Territorium beschränkt, wurde in Absprache mit den liechtensteinischen Landesbehörden und gestützt auf die Zusammenarbeit zwischen den beiden Ländern im Bereich der Zivilluftfahrt (vgl. Notenaustausch vom 27. Januar 2003) auch für den Heliport Balzers ein Objektblatt erarbeitet. Dieses wurde 2017 sowohl vom Bundesrat als auch von der liechtensteinischen Landesregierung verabschiedet. Die räumlichen Festlegungen im Objektblatt für den sich auf französischem Staatsgebiet gelegenen Landesflughafen Basel-Mulhouse beschränken sich dagegen nur auf das schweizerische, vom Flugbetrieb betroffene Territorium.

2 Planungsablauf und Zusammenarbeit

Grundlage für die Erarbeitung der Objektblätter war das im Konzeptteil des SIL verlangte Koordinationsprotokoll zur räumlichen Abstimmung. Dieses Protokoll hält die Ergebnisse der Zusammenarbeit zwischen den hauptbetroffenen Bundesstellen, den zuständigen Fachstellen der jeweils betroffenen Kantone, den betroffenen Gemeinden sowie den Anlagebetreibern (Flugplatzhalter) fest. Die Anpassung der Objektblätter Basel-Mulhouse (BS/BL), Mollis (GL) und Balzers (FL) erforderte keine vorgängige Koordination.

Zu den Objektblättern wurde, nach einer Konsultation der in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretenen Stellen, im Herbst 2019 die Anhörung der betroffenen Kantone und Gemeinden durchgeführt. Für die drei neuen Objektblätter fand gleichzeitig eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung nach RPG Art. 4 statt. Für das Objektblatt Kägiswil (OW) fanden die Anhörung und die Mitwirkung bereits im 4. Quartal 2016 (Stellungnahme Kanton vom April 2019), für das Objektblatt Mollis (GL) im April 2020 statt. Die Kantone prüften, ob das Objektblatt mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Richtplanung übereinstimmt und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen. Für die Anpassung der bestehenden Objektblätter Basel-Mulhouse (BS/BL), Ambri (TI), Mollis (GL) und Balzers (FL) konnte auf eine Mitwirkung der Bevölkerung verzichtet werden, da sich keine neuen Interessenskonflikte oder erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt ergeben.

Die Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung, die Erwägungen dazu sowie die Art der Berücksichtigung in den Objektblättern sind nachfolgend zusammengestellt.

Im Nachgang zur Anhörung mussten im Objektblatt Kägiswil (OW) die Gebiete mit Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung noch einmal angepasst werden. Einerseits waren die An- und Abflugrouten der Helikopter neu zu definieren, um den direkten Überflug eines Wohngebäudes in Pistennähe

zu vermeiden. Andererseits waren neue methodische Erkenntnisse zur Fluglärmrechnung zu berücksichtigen (Helikopter-Schwebeflüge zwischen Standplatz und Start- und Landestelle gelten neu als Fluglärm). In einer zweiten Anhörung im Frühling 2020 machten der Kanton Obwalden und die Standortgemeinde Sarnen gegen diese Anpassungen keinen Einwand geltend. Diese Anpassungen und das Ergebnis der zweiten Anhörung sind in der nachfolgenden Zusammenstellung berücksichtigt.

In der anschliessenden zweiten Ämterkonsultation vom Juni 2020 prüften die Bundesstellen, ob die Objektblätter mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Artikel 13 RPG bestehen. Die Ergebnisse sind ebenfalls in der nachfolgenden Zusammenstellung enthalten.

3 Berücksichtigung der Anträge

3.0 Generell zu allen Objektblättern

3.0.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i>		
1	Grundwasserschutzzonen und -areale sowie Gewässerschutzbereiche A _u sind in den Karten der Objektblätter darzustellen. Falls eine Darstellung nicht möglich ist, ist zumindest ein Verweis auf die entsprechenden kantonalen Gewässerschutzkarten einzufügen, sowie ein Verweis auf das Kartenportal des Bundes (map.geo.admin.ch).	Die Darstellung der Grundwasserschutzzonen und -areale entspricht nicht dem minimalen Geodatenmodell gemäss «Basismodell Sachpläne». Das Kartenportal des Bundes (map.geo.admin.ch) ermöglicht zudem eine kartografische Gegenüberstellung der Grundwasserschutzzonen und -areale / Gewässerschutzbereiche A _u mit den räumlichen Festlegungen der SIL-Objektblätter auf einfache Weise. Dem Antrag wird nicht entsprochen.
2	Die Darstellung des SIL ist auf dem Kartenportal des Bundes (map.geo.admin.ch) so zu aktualisieren, dass die Ausdehnung der Flugplatzperimeter der neuen Objektblätter ersichtlich ist.	Die Flugplatzperimeter werden jeweils mit der Genehmigung der neuen Objektblätter auf dem Kartenportal des Bundes (map.geo.admin.ch) aufgeschaltet.

3.1 Objektblatt Haltikon

3.1.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 Erläuterungen; Natur- und Landschafts- schutz, Umwelt Es ist ein Hinweis auf das Sachziel 13.G «Ökologischer Ausgleich» des Land- schaftskonzepts Schweiz (LKS) 2020 zu integrieren.	Erläuterungen zu Natur- und Landschafts- schutz, Umwelt; Ergänzung: «Bei der ökologischen Aufwertung ist zwi- schen projektbezogenen Ersatzmassnah- men gemäss Art. 18 Abs. 1 ^{ter} NHG und projektunabhängigen Ausgleichsmass- nahmen des ökologischen Ausgleichs im Sinne von Art. 18b NHG und von Sachziel 13.G des Landschaftskonzepts Schweiz 2020 zu unterscheiden (vgl. NHG Art. 18 Abs. 1 ter resp. Art 18).»	Dem Antrag wird entsprochen. Das LKS 2020 ist eine neue Planungsgrundlage, die im Sinne einer Nachführung des Ob- jektblatts erwähnt werden kann.

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.1.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Schwyz (Regierungsrat)		
1 Mit dem Inhalt des Objektblatt-Entwurfs einverstanden.	-	-

3.1.3 Mitwirkung der Bevölkerung

Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Heliswiss International AG (Flugplatzhalter)		
1 Mit dem Inhalt des Objektblatt-Entwurfs einverstanden.	-	-

3.2 Objektblatt Kägiswil

3.2.1 Ämterkonsultation

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i>		
<p>1 Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt: Es ist ein Hinweis auf das Sachziel 13.G «Ökologischer Ausgleich» des Landschaftskonzepts Schweiz (LKS) 2020 zu integrieren.</p>	<p>Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt; Ergänzung: «Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen des ökologischen Ausgleichs im Sinne von Art. 18b NHG und von Sachziel 13.G des Landschaftskonzepts Schweiz 2020 zu unterscheiden.»</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen. Das LKS 2020 ist eine neue Planungsgrundlage, die im Sinne einer Nachführung des Objektblatts erwähnt werden kann.</p>
<p>2 Ergänzung der Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt: Der Perimeter befindet sich im Gewässerschutzbereich A_u. Bei der Erstellung oder dem Umbau von Anlagen ist eine Abstimmung mit dem planerischen Grundwasserschutz durchzuführen. Die notwendigen Massnahmen zum Schutz des Grundwassers müssen in die Planung einbezogen werden, die benötigten Nachweise dazu sind im Plangenehmigungsverfahren zu liefern.</p>	-	<p>Bei der Erstellung oder dem Umbau von Anlagen sind die Auswirkungen auf das Grundwasser selbstverständlich zu prüfen und die notwendigen Massnahmen zum Grundwasserschutz zu ergreifen. Diese Prüfung erfolgt im Rahmen des anstehenden Umnutzungsverfahrens. Im Koordinationsprotokoll vom Juni 2016 wird darauf hingewiesen. Das SIL-Objektblatt dient der Raumsicherung für den Flugplatz (Infrastruktur, Betrieb) und gewährleistet die raumplanerische Abstimmung mit der umgebenden Nutzung und den Schutzziele. Es ist hingegen nicht die Aufgabe des Objektblatts, auf alle umwelt- und sicherheitsrelevanten Aspekte hinzuweisen, die gemäss den gesetzlichen Vorgaben in den nachfolgenden Verfahren zu prüfen sind.</p>

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.2.2 Anhörung der Behörden (erste Anhörung 2016 / zweite Anhörung 2020)

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni	
Kanton Obwalden (Regierungsrat / Bau- und Raumentwicklungsdepartement)			
1	Bei der Genehmigung der Umnutzung sind im Betriebsreglement die Betriebszeiten, die Benützungseinschränkungen und Lärminderungsmaßnahmen aufzuzeigen.	- Das Betriebsreglement ist Teil der Umnutzung. Wie gefordert, regelt es unter anderem die Betriebszeiten, Benützungseinschränkungen und Lärminderungsmaßnahmen. Dem Antrag wird entsprochen.	
2	Die Anzahl der jährlichen Flugbewegungen ist im Betriebsreglement auf eine Obergrenze von 12 000 für Flächenflugzeuge und 1000 für Helikopter festzulegen. Zwischen Mai und Oktober sollen sechs Sonntage flugfrei sein.	- Für die langfristige raumplanerische Begrenzung des Flugbetriebs im SIL (Gebiet mit Lärmbelastung) wird an der Verkehrsprognose von jährlich 14 800 Flugbewegungen festgehalten. Für die Umnutzung soll dagegen von einer deutlich tieferen Verkehrsprognose von jährlich 11 500 Flugbewegungen ausgegangen werden (zulässige Lärmimmissionen). Ob im Betriebsreglement zusätzlich eine zahlenmässige Verkehrsbeschränkung verankert und im Sommer verkehrsfreie Sonntage eingeführt werden sollen, wird im Umnutzungsverfahren zu entscheiden sein. Der Kanton wird hier einen entsprechenden Antrag stellen können.	
3	Die für den Flugbetrieb nicht mehr benötigten Bauten und Anlagen sind vollständig zurückzubauen. Dazu gehört auch der Rückbau der nicht mehr benötigten Piste, die künftig wieder der landwirtschaftlichen Nutzung dienen soll. Eine Verkürzung der Piste mit Schwellen führt nicht zur kantonal angestrebten Rückgewinnung von Fruchtfolgefächern (FFF). Zudem ist die heutige Piste auf einer Länge von mindestens 700 m von 40 auf 20 m zu verschmälern (auch baulich). Bodenbelastungen gemäss Kataster der belasteten Standorte des VBS sind zu entfernen und die Flächen in der Qualität von Fruchtfolgefächern (FFF) zu rekultivieren. Allfällige Kosten für die Beseitigung und Sanierung von Altlasten sind vom Bund zu übernehmen. Bei der Realisierung des Projektes zur Hochwassersicherheit im Sarneraatal besteht die Möglichkeit, anfallender FFF-Oberboden vor Ort umzulagern. Diese Synergien müssen unbedingt genutzt werden.	Stand der Koordination, sechster Abschnitt: «Die Piste bleibt bestehen, 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.» Festlegungen zum Flugplatzperimeter, neuer dritter Abschnitt: «Ein Teilrückbau der Piste soll angestrebt werden.» Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur, dritter Abschnitt: «[...] 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 jedoch auf der gesamten Länge von 900 m belassen, in der Breite dabei wenn möglich aber reduziert 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.» Anlagekarte: Im Bereich des nördlichsten, bereits zurückgebauten Militärunterstands wird der Flugplatzperimeter zurückgenommen. Zudem wird die mögliche Verschiebung der Pistenachse berücksichtigt.	Der Rückbau der nicht mehr benötigten Militärunterstände ist von der Flugplatzhalterin vorgesehen und im Entwurf zum Objektblatt auch bereits so festgelegt. Dieser Rückbau soll vorgenommen werden, sobald die Ersatzbauten in Betrieb sind. Der nördlichste Unterstand ist bereits zurückgebaut, der Flugplatzperimeter wird entsprechend reduziert. Weiter sieht die Flugplatzhalterin eine betriebliche Verschmälerung der Piste vor (mit entsprechender Pistenmarkierung). Zum beantragten, finanziell sehr aufwändigen Teilrückbau der Piste besteht dagegen noch kein konkretes Projekt. Der SIL als behördenverbindliches Planungsinstrument kann die Flugplatzhalterin auch nicht dazu verpflichten. Notwendig ist hier eine Absprache zwischen dem Kanton und dem Bund, ausgehend vom bestehenden Baurechtsvertrag vom Dezember 2015. Die Bewilligung wäre in einem Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht zu erteilen, Gesuchstellerin ist die Flugplatzhalterin. Analog zu behandeln wäre eine allfällige Beseitigung und Sanierung von Altlasten. Die Verpflichtungen des Bundes (als Baurechtgeber) richten sich einzig nach den Bestimmungen im Baurechtsvertrag. Abgesehen davon wird im Rahmen der Umnutzung sicherzustellen sein, dass die belasteten Standorte weiterhin in einem Kataster geführt werden. Bundesstellen (VBS, BAZL) und Kanton werden sich dazu noch absprechen müssen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
4 Der ökologische Ausgleich im Zusammenhang mit dem Flugplatzbetrieb soll nicht zulasten von FFF erfolgen.	Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz, zweiter Abschnitt: «Die konkreten Massnahmen sind im Umnutzungsverfahren aufzuzeigen, zu prüfen und festzulegen [...]. <u>Die Fruchtfolgefleichen sollen dabei geschont werden.</u> »	Beim ökologischen Ausgleich sollen die FFF möglichst weitgehend geschont werden. Auf FFF sind auch Aufwertungs-massnahmen ohne Veränderung oder Beeinträchtigung der Bodenqualität möglich (z. B. extensive Bewirtschaftung). Bei der Suche nach geeigneten Standorten (evtl. im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekt der Sarneraa) ist eine Zusammenarbeit zwischen Kanton und Flugplatzhalterin unabdingbar.
5 Die unter dem Stand der Koordination erwähnte Möglichkeit, den ökologischen Ausgleich mit Massnahmen zugunsten der Revitalisierung von Fliessgewässern oder Vernetzungsprojekten zu gewährleisten, hat sich nach der Prüfung durch den Kanton als nicht realisierbar erwiesen.	Stand der Koordination, zweitletzter Abschnitt: «[...] wenig Spielraum. Deshalb sollen die Revitalisierung von Fliessgewässern oder Vernetzungsprojekten <u>Massnahmen</u> in der Umgebung des Flugplatzes geprüft werden.»	Dem Antrag wird entsprochen.
6 Die Hindernisbegrenzungsflächen dürfen das heute regelkonforme Bauen innerhalb der rechtskräftigen Bauzonen nicht einschränken (z. B. Firma Leister).	Anlagekarte: Die Ein und Ausflurouten der Helikopter werden neu definiert, die Gebiete mit Hindernisbegrenzung und Lärmbelastung entsprechend angepasst.	Die rechtskräftigen Bauzonen im Bereich der Hindernisbegrenzung können grundsätzlich regelkonform überbaut werden. Durchstossungen von Hindernisflächen unterliegen aber der Bewilligungs- und Meldepflicht nach Art. 63 ff der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VL). Zudem kann mit der veränderten Routenführung für Helikopter sowohl der Konflikt mit bestehenden und geplanten Gebäuden auf dem Areal der Industriezone Sarnen (Grundstück Firma Leister) entschärft als auch der direkte Überflug über ein Wohngebäude in Pistennähe vermieden werden (vgl. auch Gemeinde Sarnen, Ziffer 7).

Gemeinde Sarnen (Einwohnergemeinderat)

1 Im Hinblick auf die mögliche Ansiedlung einer Helikopterbasis auf dem Flugplatz führte die Rotex Helicopter AG im Sommer 2016 einen Testbetrieb durch. Die Bevölkerung hatte Gelegenheit, sich im Sinne einer Mitwirkung dazu zu äussern. Nach Auswertung der (wenigen) Eingaben kommt die Gemeinde zum Schluss, dass die Helikopterbasis für Arbeits- und weitere Helikopterflüge zugelassen werden soll. Diese Zweckbestimmung sei sehr weit gefasst und im Betriebsreglement näher zu definieren. Dabei sei sicherzustellen, dass nur der Betrieb der Rotex AG zugelassen wird und touristisch-kommerzielle Helikopterflüge nicht möglich sind.	Festlegungen zur Zweckbestimmung, erster Abschnitt: «[...] Helikopterbasis für Arbeits- und weitere Helikopterflüge. Ein Schulungsbetrieb <u>und ein touristischer Flugbetrieb</u> mit Helikoptern ist <u>bleiben</u> ausgeschlossen.»	Die zulässige Helikopternutzung soll in der Zweckbestimmung nicht zu eng gefasst werden. Neben dem Schulungsbetrieb soll aber auch ein touristischer Flugbetrieb ausgeschlossen werden. Diese Vorgabe kann im Betriebsreglement je nach Bedarf weiter konkretisiert werden. Die Genehmigung des Betriebsreglements erfolgt im Rahmen der Umnutzung. Dem Antrag wird in diesem Sinn entsprochen. Auf die Ergebnisse der von der Gemeinde organisierten Mitwirkung zum Testbetrieb der Rotex AG wird an dieser Stelle nicht näher eingetreten. Die Gemeinde hat die Eingaben beantwortet und die Mitwirkenden über das weitere Verfahren informiert.
--	--	---

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 Die Verkehrsprognose von 14 800 Flugbewegungen liegt deutlich über der Verkehrsleistung der letzten Jahre. Dem Flugplatz wird dadurch ein grosser Spielraum gewährt. Einer Erhöhung der Flugbewegungszahl wird nicht zugestimmt, das Potenzial ist auf jährlich 12 000 Flugbewegungen und zusätzlich 500 Helikopterflüge zu beschränken.	-	An der Verkehrsprognose für die langfristige raumplanerische Begrenzung des Flugbetriebs im SIL wird festgehalten (vgl. auch Kanton, Ziffer 2). Für die Umnutzung soll dagegen von einer deutlich tieferen Verkehrsprognose von jährlich 11 500 Flugbewegungen ausgegangen werden. Mit dem Genehmigungsentcheid zur Umnutzung werden darauf aufbauend die zulässigen Lärmimmissionen festgehalten, die anschliessend im LBK abgebildet werden. Der Forderung der Gemeinde wird damit zumindest teilweise entsprochen.
3 Der An- und Abflugkorridor der Helikopter ist im Sinne der Forderung der Leister Group (vgl. Eingaben Mitwirkung) zu verschieben und ausserhalb der Wohngebiete zu führen. Ist eine konfliktfreie Anordnung des Korridors nicht möglich, ist auf die Helikopterbasis zu verzichten.	Anlagekarte: Die Ein und Ausflugrouten der Helikopter werden neu definiert, die Gebiete mit Hindernisbegrenzung und Lärmbelastung entsprechend angepasst. (vgl. auch Ziffer 7).	Mit der neuen Routenführung kann sowohl der Konflikt mit bestehenden und geplanten Gebäuden auf dem Areal der Industriezone Sarnen entschärft als auch der direkte Überflug über ein Wohngebäude in Pistennähe vermieden werden. Das Grundstück der Leister Group muss so nicht überflogen werden. Wohngebiete werden durch die geplanten Routen nicht tangiert.
4 Die Zustimmung zur Helikopterbasis beruht auf der Annahme, dass der heute eingesetzte, vergleichsweise leise Helikoptertyp weiterhin eingesetzt wird. Sollte ein lauterer Helikoptertyp zum Einsatz kommen, wären die Auswirkungen bezüglich Lärm aufzuzeigen.	-	Die Fluglärmrechnungen beruhen auf einer Verkehrsprognose, in der die Fluggeräte berücksichtigt sind, die künftig eingesetzt werden sollen. Finden mehr Flugbewegungen statt oder werden lautere Flugzeuge eingesetzt, müssen die Fluglärmrechnungen überprüft werden. Relevant sind die «zulässigen Lärmimmissionen» nach LSV Art 37a, die mit der Umnutzung festgehalten werden. Das BAZL führt diese Kontrolle anhand der jährlichen Flugbewegungsstatistik durch. Dies entspricht der gängigen Kontrollpraxis bei kleineren Flugplätzen.
5 Die Gemeinde unterstützt das Anliegen für flugfreie Sonntage und wird sich für eine Aufnahme einer solchen Bestimmung ins Betriebsreglement einsetzen.	-	Die Betriebszeiten sind Gegenstand des Betriebsreglements und werden im Umnutzungsverfahren festgelegt. Die Gemeinde wird hier einen entsprechenden Antrag stellen können.
6 Die Gemeinde geht davon aus, dass ihr Zonenplan nicht vor der Genehmigung der Umnutzung angepasst werden muss. Sie erwartet, dass ihr ein allfälliger Koordinationsbedarf mitgeteilt wird.	-	Die kommunale Nutzungsplanung kann zeitlich unabhängig von der Umnutzung durchgeführt werden, muss räumlich aber darauf abgestimmt werden.
7 Der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) sei so anzupassen, dass bei der Helikopter-Flugroute keine Konflikte mit den zulässigen Gebäudehöhen in der Bauzone entstehen. Dem HBK sei eine Steigungswinkel der Helikopterroute von 20 % zugrunde zu legen.	Anlagekarte: Die Ein und Ausflugrouten der Helikopter werden neu definiert, die Gebiete mit Hindernisbegrenzung und Lärmbelastung entsprechend angepasst. Erläuterungen Hindernisbegrenzung, vierter Abschnitt: «Im Bereich des An- und Abflugkorridors der Helikopter durchstösst ein Neubau die massgebenden Hindernisbegrenzungsflächen. Ein Sicherheitsnachweis hat ergeben, dass das damit verbundene Risiko akzeptiert werden kann und ein sicherer Flugbetrieb gewährleistet ist. [...]»	Mit der neuen Routenführung kann der Konflikt mit bestehenden und geplanten Gebäuden auf dem Areal der Industriezone Sarnen entschärft werden (vgl. Ziffer 3). Abgesehen davon ist der im HBK berücksichtigte Steigungswinkel (4.5 %) auf Notsituationen ausgerichtet und kann nicht verändert werden. Der effektiv geflogene Steigungswinkel liegt aber deutlich höher. In den Lärmrechnungen ist ein Steig- und Sinkwinkel für die ansässigen Helikopter der Rotex AG von 13.5° berücksichtigt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Gemeinde Kerns (Einwohnergemeinderat)		
1 Die neu geplante Helikopterbasis bedeutet eine Änderung der Flugplatznutzung. Die Gemeinde geht davon aus, dass die Zahl der Flugbewegungen, die An- und Abflugrouten sowie die Betriebszeiten der aktuellen Flugplatznutzung nicht gesteigert werden. Vom Gebiet mit Lärmbelastung ist die Gemeinde nicht tangiert.	-	-
2 Die Gemeinde ist durch das Gebiet mit Hindernisbegrenzung der zusätzlichen Helikopternutzung betroffen. Sie geht aber von keinen Einschränkungen in der Nutzungsplanung aus. Sie sei von allfälligen Änderungen in Kenntnis zu setzen.	Anlagekarte: Die Ein und Ausflugrouten der Helikopter werden neu definiert, die Gebiete mit Hindernisbegrenzung und Lärmbelastung entsprechend angepasst.	Die Anpassung des Ein- und Ausflugkorridors hat keine relevanten Auswirkungen auf die Gemeinde Kerns. Die Nutzungsplanung ist durch die Hindernisbegrenzung nicht eingeschränkt.

3.2.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Leister Group		
1 Der vorgesehene Helikopter-Flugkorridor überquert die Liegenschaften der Firma in der Industriezone östlich des Flugplatzes (Parzellen 695 / 697). Auf diesen Grundstücken ist eine Gebäudehöhe von 20 m gestattet (inkl. Aufbauten 22.55 m). Die Firma hat ein erstes Gebäude 1998 bezogen, die Erstellung weiterer Bauten ist vorgesehen. Eine Reduktion der Bauhöhen aufgrund der Hindernissituation wären für die Firma wirtschaftlich nicht tragbar. Zudem kann sie das erhöhte Risiko durch einen Schadenfall bei Überflügen nicht akzeptieren. Sie beantragt einen Verzicht auf den An- und Abflugkorridor über ihrem Grundstück.	Anlagekarte: Die Ein und Ausflugrouten der Helikopter werden neu definiert, die Gebiete mit Hindernisbegrenzung und Lärmbelastung entsprechend angepasst. Erläuterungen Hindernisbegrenzung, vierter Abschnitt: «Im Bereich des An- und Abflugkorridors der Helikopter durchstösst ein Neubau die massgebenden Hindernisbegrenzungsflächen. Ein Sicherheitsnachweis hat ergeben, dass das damit verbundene Risiko akzeptiert werden kann und ein sicherer Flugbetrieb gewährleistet ist. [...]»	Mit der neuen Routenführung für die Helikopter kann der Konflikt mit bestehenden und geplanten Gebäuden auf dem Areal der Industriezone Sarnen entschärft werden. Das Grundstück der Leister Group muss so nicht überflogen werden. Dem Antrag wird entsprochen.
pro natura Unterwalden / WWF Unterwalden		
1 Aus Lärmschutzgründen ist bedenklich, dass die Zweckbestimmung auf Geschäfts- und Touristikflüge ausgedehnt werden soll. Sie sollten im Betriebsreglement nur in sehr beschränktem Ausmass Platz finden. Zudem sollte die Zahl der erlaubten Flugbewegungen überprüft und reduziert werden.	Festlegungen zur Zweckbestimmung, erster Abschnitt: «[...] Helikopterbasis für Arbeits- und weitere Helikopterflüge. Ein Schulungsbetrieb und ein <u>touristischer Flugbetrieb</u> mit Helikoptern ist <u>bleiben</u> ausgeschlossen.»	Die Zweckbestimmung im SIL gibt den groben Rahmen für die Nutzung des Flugplatzes vor. Bei den Helikoptern soll neben dem Schulungsbetrieb auch der touristische Flugbetrieb ausgeschlossen werden. Dem Antrag kann in diesem Punkt entsprochen werden. Die zulässigen Flugverkehrssparten können im Betriebsreglement weiter konkretisiert und beschränkt werden. Die Zahl der Flugbewegungen wird im SIL nicht festgelegt, sie dient als Grundlage für die Fluglärm-berechnung. Zur Begrenzung des Flugbetriebs wird das Gebiet mit Lärmbelastung verbindlich festgelegt. Für die Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen im Umnutzungsverfahren wird zudem von einer deutlich tieferen Verkehrsprognose von jährlich 11 500 Flugbewegungen ausgegangen (vgl. auch Kanton, Ziffer 2).

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 Für den ökologischen Ausgleich besteht auf dem Flugplatzareal nicht «wenig Spielraum» (Stand der Koordination). Bei einer Reurbarisierung oder Renaturierung überflüssiger Rollbahnen oder einer Verkürzung und Verschmälerung der Flugpiste ergeben sich dazu Möglichkeiten. Zudem bestehen grosse ökologische Potenziale bei einer Revitalisierung der Sarneraa östlich des Flugplatzes. Gemäss den Richtlinien seien für den ökologischen Ausgleich 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters vorzusehen. Diese Fläche ist im Objektblatt nicht angegeben.	-	Die bisherige Erarbeitung der Gesuchunterlagen für die Umnutzung hat bestätigt, dass die für den ökologischen Ausgleich benötigten Flächen in der Nähe des Flugplatzes extrem schwierig zu finden sind. Das Potenzial bei Rückbauten muss sicher in Betracht gezogen werden, allerdings bestehen dort auch Ansprüche der Landwirtschaft (z. B. Kompensation von Fruchtfolgeflächen). Die Bemessung der erforderlichen ökologischen Ausgleichsflächen erfolgt im Umnutzungsverfahren. Die im Objektblatt erwähnten 12 % der Perimeterfläche stellen ein Richtwert dar.
3 Die Rollbahn und der Unterstand, die östlich der Flugpiste bestehen bleiben sollen, sind konfliktbehaftet. Sie befinden sich im Bereich, wo die Massnahmen zum Hochwasserschutz und zur Revitalisierung der Sarneraa realisiert werden sollen. SIL-Objektblatt (Umnutzung Flugplatz) und Wasserbauprojekt müssen aufeinander abgestimmt werden. Flugplatzanlagen und -gebäude sollen westlich der Flugpiste angelegt werden, damit der Raum zwischen Piste und Fluss frei bleibt.	-	Der ehemalige Militärunterstand östlich der Flugpiste soll aufgegeben und durch einen neuen Hangar westlich der Piste ersetzt werden. Dem Antrag wird damit entsprochen. Bis dahin verbleibt der Unterstand allerdings im Flugplatzperimeter. Eine Koordination zwischen der Umnutzung des Flugplatzes und dem Wasserbauprojekt ist in jedem Fall zu gewährleisten. Synergien können sich namentlich bei der ökologischen Aufwertung ergeben (vgl. auch Kanton, Ziffer 4)

Flugplatzgenossenschaft Obwalden FGOW

1 Die Helikopterflugroute nach Norden ist mit dem Flugbetrieb in Alpnach abgesprochen.	<p>Stand der Koordination, fünfter Abschnitt: «Die An- und Abflugrouten sollen angepasst und mit einer neuen Helikopterrou<u>ten</u> quer zur Piste ergänzt werden. <u>Sie sind mit dem militärischen Flugbetrieb in Alpnach in den wesentlichen Zügen abgestimmt. Diese Routen entsprechen [...] verbleibt bis dahin im Zwischenergebnis.</u>»</p> <p>Festlegungen Rahmenbedingungen zum Betrieb, erster Abschnitt: «[...] mit den umgebenden Nutzungen abzustimmen sind. Insbesondere <u>sind die Flugrouten und ist die Koordination des Flugbetriebs mit dem auch auf den Betrieb des Militärflugplatzes Alpnach sicherzustellen abzustimmen.</u>»</p> <p>Festlegungen Hindernisbegrenzung, der zweite Abschnitt kann gestrichen werden: «Die Hindernisbegrenzungsflächen für die Helikopter-Flugrouten können festgesetzt werden, sobald der Flugbetrieb mit dem Betrieb des Militärflugplatzes Alpnach abgestimmt ist.»</p> <p>Anlagekarte: Die Hindernisbegrenzungsflächen für die Helikopter-Flugrouten werden vom Zwischenergebnis in eine Festsetzung überführt.</p> <p>Erläuterungen Hindernisbegrenzung, vierter Abschnitt: «[...] Die Hindernisbegrenzungsflächen verbleiben im Zwischenergebnis, bis der Flugbetrieb mit dem Betrieb des Militärflugplatzes Alpnach abgestimmt ist.»</p>	Die im Entwurf zum Objektblatt erwähnte Abstimmung der An- und Abflugrouten mit dem militärischen Flugbetrieb in Alpnach ist erfolgt. Die Koordination des Flugbetriebs mit der Luftwaffe und der Flugsicherung wird auf Stufe des Betriebsreglements oder auf operativer Ebene vorzunehmen sein.
--	--	---

b) Privatpersonen

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
3 Privatpersonen Sarnen		
<p>1 Die Bewohner der Gemeinden Sarnen und Alpnach sind durch die Nutzung des Flugplatzes in sehr hohem Mass betroffen. Alle notwendigen Anordnungen zum Flugbetrieb, insbesondere auch das Betriebsreglement, sind gleichzeitig aufzulegen. Die laufende Anhörung ist deshalb zu verschieben.</p> <p>Das Betriebsreglement ist öffentlich aufzulegen, die Mitsprache der angrenzenden Anwohner sicherzustellen. Die Betriebszeiten sind mit der Gemeinde und den kantonalen Behörden festzulegen.</p>	-	<p>Das SIL-Objektblatt gibt den groben Rahmen für die künftige Nutzung des Flugplatzes vor. Der Flugbetrieb wird im nachgelagerten Umnutzungsverfahren im Betriebsreglement detailliert geregelt. Dieses Reglement wird öffentlich aufgelegt. Die Mitsprache der betroffenen Bevölkerung ist damit sichergestellt. Kanton und Gemeinde werden ebenfalls dazu angehört.</p>
<p>2 Das Auflagedossier zum SIL-Objektblatt ist lückenhaft. Es fehlen insbesondere das Koordinationsprotokoll von Juni 2016, die Unterlagen zu den Lärmberechnungen und der Entwurf zum Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster. Die Festlegungen im Entwurf zum Objektblatt sind nicht nachvollziehbar und können nicht beurteilt werden. Das Dossier ist zu vervollständigen und noch einmal aufzulegen.</p>	-	<p>Das Objektblatt enthält die für eine Mitwirkung zu einem behördenverbindlichen Bundessachplan erforderlichen Informationen. Weitere Grundlagen (wie z. B. das Koordinationsprotokoll) stehen den beteiligten Behörden und Fachstellen von Bund, Kanton und Gemeinden zur Verfügung. Sie werden nicht veröffentlicht, sind auf Anfrage aber auch für Organisationen und Private einsehbar (Bestimmungen nach Öffentlichkeitsgesetz BGÖ).</p> <p>Detaillierte technische Grundlagen zur künftigen Infrastruktur und zum Betrieb des Flugplatzes werden im Umnutzungsverfahren mit öffentlicher Auflage und Einsprachemöglichkeit steht noch bevor.</p>
<p>3 Die Zweckbestimmung, wonach die Helikopterbasis auch für «weitere Helikopterflüge» Platz bietet, lässt Raum für Touristik- und Rundflüge. In diesem Bereich könnten plötzlich neue Konzepte mit zusätzlichen Begehrlichkeiten entstehen. Solche Flüge wären mit einer erheblichen Lärmbelastung für die Gemeinde Alpnach verbunden. Ist die Zulassung auf die Firma Rotex beschränkt oder können weitere Unternehmen mit andern Zielsetzungen als Arbeitsflüge angesiedelt werden?</p>	<p>Festlegungen zur Zweckbestimmung, erster Abschnitt: «[...] Helikopterbasis für Arbeits- und weitere Helikopterflüge. Ein Schulungsbetrieb <u>und ein touristischer Flugbetrieb</u> mit Helikoptern ist <u>bleiben</u> ausgeschlossen.»</p>	<p>Das Betriebskonzept sowie die Lärmberechnungen, die den Festlegungen im SIL-Objektblatt hinterlegt sind, beruhen auf einem Potenzial von jährlich rund 1000 Helikopterbewegungen. Dieses Potenzial soll zum überwiegenden Teil für die Arbeitsflüge der Firma Rotex genutzt werden. Abgesehen von einem Schulungsbetrieb und zusätzlich auch einem touristischen Flugbetrieb sollen Flüge für andere Zwecke aber nicht von vorne herein ausgeschlossen werden. Detailliertere Regelungen können bei Bedarf im Betriebsreglement getroffen werden.</p>
<p>4 Die Zahl der Flugbewegungen von 14 800 ist unzumutbar. Maximal sind 11 980 Flugbewegungen festzulegen. Auf dieser Grundlage ist ein neuer Lärmbelastungskataster zu erstellen. Die Situation in Kägiswil ist zusammen mit Alpnach noch einmal zu beurteilen.</p> <p>Die Gesamtzahl der Flugbewegungen ist auf 12 000 zu beschränken (entspricht dem Durchschnitt der letzten Jahre).</p>	-	<p>An der Verkehrsprognose für die langfristige raumplanerische Begrenzung des Flugbetriebs im SIL wird festgehalten. Für die Umnutzung soll dagegen von einer deutlich tieferen Verkehrsprognose von jährlich 11 500 Flugbewegungen ausgegangen werden. Mit dem Genehmigungsentscheid zur Umnutzung werden darauf aufbauend die zulässigen Lärmmissionen festgehalten, die anschliessend im LBK abgebildet werden. Dem Antrag wird damit entsprochen. Eine kombinierte Beurteilung mit dem Militärflugplatz Alpnach ist gestützt auf das Lärmschutzrecht aber nicht vorgesehen.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>5 Warum findet eine klare Regelung mit dem Flugbetrieb in Alpnach nicht jetzt schon statt? Wirkt sich eine solche Regelung auf den Betrieb in Alpnach aus? Grundsätzlich sollte der Luftraum über Alpnach grösstmöglich von Lärmimmissionen aus dem zivilen Flugbetrieb in Kägiswil entlastet werden (Flugbetrieb an Wochenenden und Tagesrandstunden), da er bereits durch den militärischen Flugbetrieb an den Werktagen stark belastet ist. Eine «5+2-Lärmkulisse» muss vermieden werden.</p>	<p>Stand der Koordination, fünfter Abschnitt: «Die An- und Abflugrouten sollen angepasst und mit einer neuen Helikopterrouten quer zur Piste ergänzt werden. <u>Sie sind mit dem militärischen Flugbetrieb in Alpnach in den wesentlichen Zügen abgestimmt. Diese Routen entsprechen [...] verbleibt bis dahin im Zwischenergebnis.</u>» Weitere Anpassungen vgl. FGOW, Ziffer 1</p>	<p>Die im Entwurf zum Objektblatt erwähnte Abstimmung der An- und Abflugrouten mit dem militärischen Flugbetrieb in Alpnach ist erfolgt. Die Koordination des Flugbetriebs mit der Luftwaffe und der Flugsicherung hat abschliessend auf Stufe des Betriebsreglements oder auf operativer Ebene zu erfolgen.</p>
<p>6 Aus Sicherheitsgründen sollte der Landeanflug von Süden links der Pilatusstrasse und nicht direkt über die Wohnhäuser auf die Piste geführt werden (analog dem früheren Anflug). Gibt es eine Vorschrift zum Abstand der Flugzeuge zu den Hausdächern beim Landeanflug?</p>	-	<p>Der Anflug von Süden (Piste 03) verläuft auf der verlängerten Pistenachse. Er wird nicht neu eingeführt, sondern besteht schon seit langem. Ein «geknickter» Anflug (links der Pilatusstrasse) ist im heute noch geltenden Betriebsreglement von 1976 nicht enthalten. Aufgeführt ist hier lediglich ein Abflug nach Süden (Piste 21) mit Linksdrehung kurz nach dem Start. Auf diese Starts soll aus Lärmschutzgründen verzichtet werden. Die Höhe der Flugzeuge beim Landeanflug ist auf die Lage der Pistenschwelle ausgerichtet und vom Flugzeugtyp abhängig. Eine Vorschrift zum Abstand von den Hausdächern besteht nicht.</p>
<p>7 Verschiedene Anträge, Anregungen und Fragen zur Linienführung und Nutzung der An- und Abflugrouten sowie der Volten (z.B. Verschiebung Wendepunkt der Linksvolte Richtung Sarnen, auch im Zusammenhang mit der geplanten Verkürzung der nutzbaren Pistenlänge, vgl. auch Ziffer 9).</p>	-	<p>Die Flugrouten werden im Betriebsreglement verbindlich festgelegt. Dieses Reglement wird im nachgelagerten Umnutzungsverfahren öffentlich aufgelegt. Im SIL-Objektblatt dienen die Flugrouten nur als Grundlage für die Lärmberechnung und die Festlegung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung (relevant für den Nahbereich des Flugplatzes).</p>
<p>8 Die Höhenbeschränkung auf dem Bauland nördlich des Flugplatzes soll noch einmal überprüft werden. Raumplanerisch soll eine innere Verdichtung der Siedlung gefördert werden.</p>	-	<p>Die Konstruktion der Hindernisbegrenzungsflächen richtet sich, ausgehend von der nutzbaren Pistenlänge, nach den internationalen technischen Vorgaben. Ohne nochmalige Verkürzung der Piste ist eine Anpassung der Höhenbeschränkung nicht möglich. Wesentliche Einschränkungen in der Bebaubarkeit der Bauzone nördlich des Flugplatzes bestehen aber nicht.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>9 Wenn die nutzbare Länge der Piste zwar verkürzt, die asphaltierte Fläche aber auf der ursprünglichen Länge erhalten bleibt, ist eine künftigen Wiederausdehnung des Betriebs nicht ausgeschlossen.</p> <p>Wer trägt die Kosten für solche Pistenrückbauten? Die gleiche Frage stellt sich bei den ehemaligen Militärunterständen.</p>	-	<p>Der Rückbau der nicht mehr benötigten Militärunterstände ist von der Flugplatzhalterin vorgesehen und wird im Objektblatt auch so festgelegt. Demgegenüber besteht für einen Teilrückbau der Piste kein konkretes Projekt. Der SIL als behördenverbindliches Planungsinstrument kann die Flugplatzhalterin auch nicht dazu verpflichtet. Dies müsste zwischen dem Kanton und der Flugplatzhalterin vertraglich geregelt werden (vgl. Kanton, Ziffer 3).</p> <p>Die An- und Abflugverfahren im Betriebsreglement, Die Hindernisbegrenzungsflächen sowie die Lärmberechnung sind auf die Startpunkte und Landschwellen der verkürzten Piste ausgerichtet. Eine Wiederverlängerung wäre mit einer Anpassung dieser Bestimmungen, allenfalls einer Anpassung des SIL-Objektblatts verbunden.</p>
<p>10 Organisatoren von Grossveranstaltungen sind auf die Parkierungsmöglichkeit auf dem Flugplatz angewiesen. Die erweiterte Nutzung als Parkplatz oder Festgelände ist sicherzustellen.</p>	-	<p>Nichtaviatische Nutzungen auf dem Flugplatz werden nicht im SIL geregelt, bleiben aber weiterhin möglich. Sie erfordern eine Zustimmung der Flugplatzhalterin.</p>

3.3 Objektblatt Mollis (Anpassung)

3.3.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt Es ist ein Hinweis auf das Sachziel 13.G «Ökologischer Ausgleich» des Landschaftskonzepts Schweiz (LKS) 2020 zu integrieren.	Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt; Ergänzung: «Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1 ^{ter} NHG und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen des ökologischen Ausgleichs im Sinne von Art. 18b NHG und von Sachziel 13.G des Landschaftskonzepts Schweiz 2020 zu unterscheiden.»	Dem Antrag wird entsprochen. Das LKS 2020 ist eine neue Planungsgrundlage, die im Sinne einer Nachführung des Objektblatts erwähnt werden kann.
2 In der Objektkarte ist der aktualisierte Perimeter des überregionalen Wildtierkorridors darzustellen (soll bis Ende August 2020 vorliegen).	-	In den SIL-Objektkarten werden die Bundesinventare sowie die überregionalen Wildtierkorridore gezeigt, sobald sie rechtskräftig beschlossen und publiziert sind. Eine aktualisierte Fassung des Wildtierkorridors liegt zurzeit noch nicht vor.
3 Ergänzung der Festlegungen zum Natur- und Landschaftsschutz: Die Funktion des überregionalen Wildtierkorridors, der quer über das Flugplatzareal führt, ist im Bereich der Hochbauten sicherzustellen und durch landschaftliche Leitstrukturen qualitativ aufzuwerten. <u>Die Freihaltung des Wildtierkorridors ist durch raumplanerische Massnahmen grundeigentümerverbindlich und langfristig zu sichern und nachzuweisen.</u>	Festlegungen zum Natur- und Landschaftsschutz: «Die Funktionalität des überregionalen Wildtierkorridors, der quer über das Flugplatzareal führt, ist im Bereich des Flugplatzareals dauerhaft zu <u>sichern</u> der Hochbauten sicherzustellen und durch landschaftliche Leitstrukturen qualitativ aufzuwerten.»	Die geltende Festlegung zum Wildtierkorridor, die der Bundesrat am 28.06.2017 verabschiedet hat, beruht auf einem Antrag des BAFU vom 24.05.2017 (aus der damaligen Ämterkonsultation). Vor dem Hintergrund der anstehenden Überarbeitung des Wildtierkorridors soll diese Festlegung nun dem Antrag des BAFU entsprechend angepasst werden. In der kommunalen Nutzungsplanung ist ebenfalls vorgesehen, die Funktionalität des Korridors zu sichern. Die Prüfung und grundeigentümerverbindliche Sicherung konkreter Massnahmen erfolgt in den nachgelagerten Verfahren (Umnutzung des Flugplatzes).
4 Ergänzung der Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt: <u>Jegliche geplante Umzäunung steht unter dem Vorbehalt des Nachweises der Funktionsfähigkeit des Wildtierkorridors und darf auch zu einem späteren Zeitpunkt nicht erweitert werden.</u>	Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt: «[...] und die geplante Umzäunung verstärkt wird, kompensiert werden. <u>Jegliche Umzäunung steht unter dem Vorbehalt des Nachweises der Funktionsfähigkeit des Wildtierkorridors und darf diese nicht reduzieren.</u> Sie Die Umzäunung soll wildtierdurchlässig gestaltet werden [...]»	Der Erläuterungstext zum Wildtierkorridor wird ebenfalls im Sinne des Antrags ergänzt.

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.3.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Kanton Glarus (Bau und Umwelt)</i>		
1 Hinsichtlich der kantonalen Richtplanung keine Bemerkungen zur Anpassung des Objektblatts	-	-
<i>Gemeinde Glarus Nord</i>		
1 Die angepassten Lärmbelastungskurven verursachen keinen Konflikt mit der Nutzungsplanung der Gemeinde. Die Planungswerte sind eingehalten. Ebenso ergeben sich durch das geänderte Gebiet mit Hindernisbegrenzung keine Konflikte mit der Nutzungsplanung.	-	-
<i>Gemeinde Glarus</i>		
1 Verzicht auf eine Stellungnahme aufgrund der geringen Auswirkungen auf das Gemeindegebiet.	-	-

3.4 Objektblatt Basel-Mulhouse (Anpassung)

3.4.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</i>		
1	Stand der Planung und Koordination: Der Satz, wonach langfristig ein direkter Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz angestrebt werden soll, soll gestrichen werden.	-
Der direkte Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz ist Teil der damals unter den Behörden ausgehandelten Lösung zur landseitigen Erschliessung des Flughafens. In den Festlegungen des SIL-Objektblatts ist denn auch festgehalten, dass ein solcher Anschluss langfristig zu prüfen sei. Mit der vorliegenden Anpassung des Objektblatts (die sich auf die Vorgaben zum Sicherheitszonenplan beschränkt) sollen an dieser Festlegung keine Änderungen vorgenommen werden. Dem mittelfristig geplanten Bahnanschluss des Flughafens steht diese langfristige Zielsetzung nicht entgegen.		
<i>EFV Eidgenössische Finanzverwaltung / AFF Administration fédérale des finances / AFF Amministrazione federale delle finanze</i>		
1	Bei den Grundlagendokumenten könnte der Notenaustausch bezüglich MWST-Erhebung von 2003 erwähnt werden	-
Die Liste der Grundlagendokumente ist auf die Dokumente beschränkt, die für das schweizerische Territorium raumplanerisch relevant sind.		

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäußert.

3.4.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Kanton Basel-Stadt (Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt)</i>		
1	Kein Einwand gegen die Anpassungen im Objektblatt. Sie haben keine materiellen Auswirkungen auf die bestehenden Rahmenbedingungen für die Entwicklung und den Betrieb des EuroAirports oder die räumliche Entwicklung im Kantonsgebiet. Zum kantonalen Richtplan sind keine Widersprüche festzustellen.	-
<i>Kanton Basel-Landschaft (Regierungsrat)</i>		
1	Kein Einwand gegen die Anpassungen im Objektblatt. Zu den Zielen und Grundsätzen des kantonalen Richtplans bestehen keine Widersprüche.	-

3.5 Objektblatt Untervaz

3.5.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 Erläuterungen; Natur- und Landschafts- schutz, Umwelt Es ist ein Hinweis auf das Sachziel 13.G «Ökologischer Ausgleich» des Land- schaftskonzepts Schweiz (LKS) 2020 zu integrieren.	Erläuterungen zu Natur- und Landschafts- schutz, Umwelt; Ergänzung: «Bei der ökologischen Aufwertung ist zwi- schen projektbezogenen Ersatzmassnah- men gemäss Art. 18 Abs. 1 ^{ter} NHG und projektunabhängigen Ausgleichsmass- nahmen des ökologischen Ausgleichs im Sinne von Art. 18b NHG und von Sachziel 13.G des Landschaftskonzepts Schweiz 2020 zu unterscheiden (vgl. NHG Art. 18 Abs. 1 ter resp. Art 18).»	Dem Antrag wird entsprochen. Das LKS 2020 ist eine neue Planungsgrundlage, die im Sinne einer Nachführung des Ob- jektblatts erwähnt werden kann.
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia		
1 Zwischen den zwei zur Aufnahme im kan- tonalen Richtplan vorgesehenen Wind- energie-Vorranggebieten «Hirschland» und «Rheinlöser» und der nördlichen An- und Abflugroute des Heliports besteht nach wie vor ein Konflikt. Der Bau von Windenergieanlagen liegt für Anlagen mit mehr als 20 GWh, was beim Vorrangge- biet Rheinlöser wahrscheinlich erreicht werden kann, im nationalen Interesse. In den Festlegungen des Objektblatts ist im Hinblick auf die Lösung des Konflikts eine Absichtserklärung resp. ein Hinweis zur Anpassung der nördlichen An- und Abflugroute aufzunehmen.	Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb, Ergänzung: «Die neuen An- und Abflugrouten stehen <u>teilweise mit den Windenergie-Vorrangge- bieten «Hirschland» und «Rheinlöser» in Konflikt. Der Konflikt ist bei einer allfälli- gen Festsetzung der beiden Vorrangge- biete im kantonalen Richtplan zu lösen, in- dem die Flugrouten geändert oder die Vorranggebiete verkleinert werden.»</u>	Im gegenwärtigen Planungsstand sowie ohne umfassende, ergebnisoffene Ausle- geordnung ist eine vorsorgliche Absichts- erklärung in den Festlegungen zur An- passung der nördlichen An- und Abflug- route nicht zielführend. In den Erläute- rungen soll aber auf den Konflikt hingewiesen werden.

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.5.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Graubünden (Regierungsrat)		
1 Aufgrund des Umstandes, dass die An- und Abflugrouten über bedeutsame Bio- tope (Auenobjekt von nationaler Bedeu- tung) führen, ist die Flugplatzhalterin zu verpflichten, Bund und Kanton innert zwei Jahre ein Konzept für ökologische Ausgleichsmassnahmen vorzulegen und umzusetzen.	-	Die Flugplatzhalterin muss im Zusam- menhang mit den neuen An- und Ab- flugrouten ihr Betriebsreglement gemäss den Festlegungen im Objektblatt anpas- sen. In diesem Rahmen wird von ihr ein Konzept für den ökologischen Ausgleich eingefordert.
Region Landquart		
1 Die Fluglärmrechnung basiert auf ein- em Potenzial von 4000 Flugbewegungen / Jahr. Diese Zahl liegt deutlich über dem Durchschnitt der vergangenen Jahre und selbst über dem Maximum von 3886 Flugbewegungen von 2012. Die zulässige Lärmbelastung gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) ist auch bei 4000 Flugbewegungen pro Jahr einzuhal- ten.	-	Die Vorgaben der LSV sind bei 4000 Flugbewegungen eingehalten.

3.5.3 Mitwirkung der Bevölkerung

Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Swiss Helicopter AG / Rega Schweizerische Rettungsflugwacht (Flugplatzhalter)		
1 Ausgangslage, Stand der Koordination, Funktion: Die Flüge ab dem Heliport Untervaz werden nicht von der «Air Grischa Helikopter AG», sondern der «Swiss Helicopter AG» durchgeführt. Beide Unternehmen gehören der «Swiss Helicopter Group AG».	Ausgangslage, Stand der Koordination, Funktion: «Der Heliport dient [...] sowie der Air Grischa Helikopter AG Swiss Helicopter AG für Arbeitsflüge (Transporte, Versorgung etc.). Die Air Grischa Helikopter AG Swiss Helicopter AG, die wie die Air Grischa Helikopter AG der Swiss Helicopter Group AG angehört, führt daneben auch [...] durch.»	Dem Antrag wird entsprochen.

3.6 Scheda di coordinamento Ambri (adeguamento)

3.6.1 Consultazione degli Uffici federali

Gli Uffici federali consultati non si sono espressi sulla documentazione.

3.6.2 Consultazione delle autorità

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Cantone Ticino		
1	Il cantone fa notare che nel settore «Caverna militare» sono stoccati mezzi e materiale di formazioni militare soggiacciono allo statuto di prontezza elevata nel caso di mobilitazione. Inoltre, il settore è spesso utilizzato dalle Scuole sanitarie quale areale per istruzione. Il nuovo posizionamento della base eliportuale non deve in nessun modo ostacolare le attività militari.	-
2	All'interno del perimetro dell'aerodromo sono presenti ambienti d'interesse naturalistico, in particolare canali e ruscelli. Nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso tali elementi dovranno essere valorizzati nella loro funzione biologica e ecologica: per le parti intubate andrà valutata una loro rimessa a cielo aperto.	-
Comune di Quinto		
1	Concorda con la scheda di coordinamento del 23.10.2019	-

3.6.3 Partecipazione della popolazione

Organizzazioni, associazioni, partiti, imprese

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Parco multifunzionale Ambri-Piotta		
1	Il parco multifunzionale Ambri-Piotta in qualità di gestore dell'aeroporto concorda con la scheda di coordinamento del 23.10.2019	-

3.7 Objektblatt Balzers (Anpassung)

3.7.1 Ämterkonsultation

Die konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäußert.

3.7.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Fürstentum Liechtenstein (Amt für Bau und Infrastruktur)</i>		
1 Keine Einwände zur Anpassung des Objektblatts	-	-
2 Unterstützt Anliegen der Gemeinde Balzers betreffend Entlastung des Naturschutzgebiets «Äulehäg».	-	-
<i>Kanton St. Gallen</i>		
1 Keine Einwände zur Anpassung des Objektblatts	-	-
2 Unterstützt die Stellungnahme der Region Sarganserland-Werdenberg.	-	-
<i>Gemeinde Balzers (FL)</i>		
1 Keine Einwände zur Anpassung des Objektblatts	-	-
2 Bei künftigen Überlegungen zur südlichen An- und Abflugroute ist das Naturschutzgebiet «Äulehäg» zu entlasten und nach Möglichkeit eine Pufferzone einzurichten.	-	Bei einer allfälligen Änderung der südlichen An- und Abflugroute des Heliports werden die betroffenen Gemeinden, das Fürstentum Liechtenstein sowie der Kanton St. Gallen vom BAZL im Rahmen des Genehmigungsverfahrens angehört werden.
<i>Region Sarganserland-Werdenberg</i>		
1 Keine Einwände zur Anpassung des Objektblatts	-	-
2 Das BAZL soll eine technische Lösung umsetzen, um die Einhaltung der (im Betriebsreglement des Heliports Balzers) festgelegten Flugrouten und -höhen zu kontrollieren.	-	Die Einhaltung des Betriebsreglements ist nicht Gegenstand der Anpassung des SIL-Objektblatts Balzers.
3 Die Gemeinden Sargans und Wartau sind zu den Betriebszeiten, die im hängigen Betriebsreglementsverfahren festgelegt werden, anzuhören.	-	Die Gemeinden Sargans und Wartau wurden im Rahmen des erwähnten Genehmigungsverfahrens angehört. Das Verfahren zur Änderung des Betriebsreglements ist nicht Gegenstand der Anpassung des SIL-Objektblatts Balzers.