

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 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 62 Objektblätter, darunter diejenigen für die 3 Landesflughäfen sowie für 10 Regionalflugplätze, 2 zivil mitbenützte Militärflugplätze, 38 Flugfelder und 9 Helikopterflugfelder.

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

Die vorliegende sechszehnte Objektblattserie enthält eine Anpassung der Objektblätter für den Landesflughafen Zürich (ZH) und den Heliport Holziken (AG) sowie eine Fortschreibung des Objektblatts für das Flugfeld Reichenbach (BE).

Das Objektblatt zum Landesflughafen **Zürich** (ZH) stammt vom August 2017. Die vorliegenden Anpassungen sind durch neue Grundlagen bedingt, die in der Zwischenzeit auf Bundesebene erarbeitet oder in Kraft gesetzt wurden. Insbesondere mussten das Gebiet mit Hindernisbegrenzung an den neuen Sicherheitszonenplan für den Flughafen von 2018 angepasst, die Aussagen zur Kompensation der Fruchtfolgefleichen (FFF) an den revidierten Sachplan FFF des Bundes vom Mai 2020 angepasst, die Festlegungen zum Waffenplatz Kloten-Bülach im Sachplan Militär vom Dezember 2019 berücksichtigt und die Aussagen zum Parkplatzangebot am Flughafen auf ein Urteil des Bundesgerichts vom Oktober 2019 zur Plangenehmigung eines Parkhauses abgestimmt werden.

Das bisher gültige Objektblatt zum Flugfeld **Reichenbach** (BE) stammt vom Mai 2003. Die Fortschreibung des Objektblatts Reichenbach beinhaltet hauptsächlich die Anpassung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung an den neu in Kraft gesetzten Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK). Gleichzeitig wurden die Inhalte der Ausgangslage und der Erläuterungen aktualisiert.

Das bisher gültige Objektblatt zum Heliport **Holziken** (AG) stammt vom Dezember 2014. Für den geplanten Bau eines neuen Hangars ist eine Erweiterung des Flugplatzperimeters vorgesehen. Im Weiteren soll das «Gebiet mit Lärmbelastung» aufgrund einer Änderung der Helikopterflotte angepasst werden.

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 Zürich (ZH) und Reichenbach (BE) erforderte keine vorgängige Koordination.

Zu den Objektblättern Reichenbach und Holziken wurde, nach einer Konsultation der in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretenen Stellen, von Februar bis April 2021 die Anhörung der betroffenen Kantone und Gemeinden durchgeführt. Die Anhörung des Kantons Zürich zum Objektblatt für den Flughafen Zürich fand, ebenfalls nach einer Konsultation in der ROK, von September bis November 2020 statt. Die Kantone prüften, ob das Objektblatt mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Richtplanung übereinstimmt und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen.

Die Anpassung des Objektblatts Holziken (AG) wurde zudem der Bevölkerung im März / April 2021 zur Mitwirkung unterbreitet. Für die Anpassung des Objektblatts Zürich (ZH) und die Fortschreibung des Objektblatts Reichenbach (BE) 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.

In der anschliessenden zweiten Ämterkonsultation vom Mai/Juni 2021 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

3.1 Objektblatt Zürich (Anpassung)

3.1.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni	
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport			
1	Der SPM-Programmteil sieht nicht eine befristete Weiternutzung des gesamten Waffenplatzareals vor, sondern nur von denjenigen Teilen, die für die geplante Erweiterung des Rollwegsystems des Flughafens benötigt werden.	Stand der Planung, Koordination: «[...] Der Sachplan Militär des Bundes vom Dezember 2017 (SPM, Programmteil) sieht für das diejenigen Teile des Waffenplatzareals, das die für den Bau der Flughafenanlagen und die damit verbundene Aufwertung des Flachmoors beansprucht wird werden , nur noch eine befristete militärische Weiternutzung vor.»	Dem Antrag wird entsprochen.
2	Voraussetzung für den Rückzug aus Teilen des Waffenplatzareals ist der Ersatz der weiterhin benötigten Infrastruktur, die vorwiegend am Standort Bülach zu erstellen sein wird (vgl. SPM-Objektblatt zum Waffenplatz Klotten-Bülach vom 13. Dezember 2019). Die Modalitäten für den Rückzug sind mit der Flughafen Zürich AG im gemeinsamen Vorgehenskonzept vom 21. Januar 2019 mit entsprechender Vereinbarung zu Realersatz und finanzieller Entschädigung sowie in einem Vorvertrag zur Landabtretung vom 13. Dezember 2019 geregelt.	Stand der Planung, Koordination: «[...] Im SPM-Objektblatt zum Waffenplatz Klotten-Bülach vom 13. Dezember 2019 ist eine befristete Fläche festgesetzt, aus der sich das Militär <u>vereinbarungsgemäss</u> ab 2028 zurückziehen wird.» Erläuterungen, 9 Flughafenperimeter: «[...] Im SPM-Objektblatt sind die Flächen ausgewiesen, aus dem sich das Militär <u>vereinbarungsgemäss</u> ab 2028 zurückziehen wird und die dann dem Flughafen für den Bau von Infrastrukturanlagen sowie für Aufwertungs- oder ökologische Ersatzmassnahmen zur Verfügung gestellt werden können.»	Dem Antrag wird entsprochen.

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 Zürich (Regierungsrat)			
1	Stand der Planung, Koordination: Der Satz «Dieser Perimeter wird im kantonalen Richtplan noch nachzutragen sein» ist durch «Die entsprechende Anpassung des kantonalen Richtplans wurde am 22. Juni 2020 vom Kantonsrat des Kantons Zürich festgesetzt» zu ersetzen.	Stand der Planung, Koordination: «...sind im Flughafenperimeter berücksichtigt. Dieser Perimeter wird im kantonalen Richtplan noch nachzutragen sein. <u>Der Kanton Zürich hat die entsprechende Anpassung in seinem Richtplan am 22. Juni 2020 festgesetzt.</u> Für die Aufwertung...»	Dem Antrag wird stattgegeben.
2	Festlegungen, 9 Flughafenperimeter: Die Vorgabe zu den Fruchtfolgeflächen (FFF) ist, analog zur Vorgabe beim Natur- und Landschaftsschutz, zu ergänzen mit der Festlegung, wonach die Flughafenhalterin für die Realisierung der Massnahmen (Kompensation der FFF) verantwortlich ist.	Festlegungen, 9 Flughafenperimeter: «Fruchtfolgeflächen [...] raumplanerische Sicherung. <u>Die Realisierung der Kompensationsmassnahmen obliegt der Flughafenhalterin.</u> »	Dem Antrag wird stattgegeben.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>3 Erläuterungen, 5 Gebiet mit Lärmauswirkungen: Im Satz «Dargestellt sind in der Karte 2 die Lärmbelastungskurven für den Planungswert (PW) und den IGW der ES II für den Betrieb am Tag und in der Nacht gemäss LSV» ist die präzisere Formulierung «in der ersten Nachtstunde» beizubehalten. Damit werde der Bezug zur Definition des Nachtbetriebs, die weiter hinten im Erläuterungstext aufgeführt ist, hergestellt. Es sei nicht ersichtlich, warum von dieser Formulierung abgerückt werden soll.</p>	<p>Erläuterungen, 5 Gebiet mit Lärmauswirkungen: «...in der Karte 2 die Lärmbelastungskurven für den Planungswert (PW) und den IGW der ES II für den Betrieb am Tag und in der ersten Nachtstunde gemäss LSV. Sie repräsentieren ...».</p>	<p>Die Erläuterungen beziehen sich auf die Karte 2. In dieser Karte zeigt das Gebiet mit Lärmauswirkungen gemäss Legende den Planungs- und den Immissionsgrenzwert für den «Tagbetrieb» und den «Nachtbetrieb». Die Bedeutung des Nachtbetriebs ist dann im Erläuterungstext weiter hinten umschrieben: «Die Festlegung der Lärmbelastungskurve für den Nachtbetrieb beruht auf der prognostizierten Verkehrsleistung in der ersten Nachtstunde. Sie geht davon aus, dass die Lärmbelastung in der zweiten Nachtstunde (allfälliger Verspätungsabbau zwischen 23.00 und 23.30 Uhr) geringer ist als diejenige in der ersten». Dem Antrag wird nicht entsprochen.</p>
<p>4 Erläuterungen, 8 Gebiet mit Hindernisbegrenzung: Im Satz «Dieser Sicherheitszonenplan ist nun, unter Berücksichtigung der internationalen Vorgaben, anzupassen. Der Entwurf dazu [zum Sicherheitszonenplan] wurde am 03. September 2020 öffentlich aufgelegt...» ist die korrekte Jahreszahl 2018 einzufügen.</p>	<p>Erläuterungen, 8 Gebiet mit Hindernisbegrenzung: «...gewährleistet. <u>Dieser Sicherheitszonenplan wurde nun, unter Berücksichtigung der internationalen Vorgaben angepasst und im September 2018 öffentlich aufgelegt.</u></p>	<p>Dem Antrag wird in angepasster Form stattgegeben.</p>
<p>Flughafen Zürich AG (FZAG)</p>		
<p>1 Erläuterungen, 7 Rahmenbedingungen zur Infrastruktur: Die Klammerbemerkung zur Begründung der Sicherheit beim Projekt Umröllung Piste 28 («bemisst sich an den international und national geltenden Normen sowie den Ergebnissen der Sicherheitsüberprüfungen») ist zu streichen. Sie ist falsch, denn der Rollverkehr über die Pistenkreuzung verstösst nicht gegen geltende Normen. Die Umröllung der Piste 28 ist eine Massnahme zur Beseitigung dieses Gefahrenherds, die nicht im Zusammenhang mit der Normenkonformität steht.</p>	<p>Erläuterungen, 7 Rahmenbedingungen zur Infrastruktur: «Dieses Projekt ist ebenfalls eine Massnahme, mit der die Risiken im Betrieb des Flughafens herabgesetzt und eine Verbesserung der Sicherheit (bemisst sich an den international und national geltenden Normen sowie gemäss den Ergebnissen der Sicherheitsprüfung 2012) erreicht werden soll.</p>	<p>Die mit dem Projekt Umröllung Piste 28 angestrebte Verbesserung der Sicherheit bemisst sich tatsächlich nicht an den geltenden Normen, sondern beruht auf den Erkenntnissen der Gesamtüberprüfung der Sicherheit, die 2012 für den Flughafen Zürich durchgeführt wurde. In der Klammerbemerkung soll auf diese Sicherheitsprüfung hingewiesen werden, der irreführende Verweis auf die international und national geltenden Normen wird jedoch gestrichen. Dem Antrag wird in diesem Sinne stattgegeben.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>2 Der Sicherheitszonenplan wurde 2018 nach den geltenden Vorgaben überarbeitet und 2019 ergänzt. Die öffentlichen Auflagen fanden vom 03.09. bis 02.10.2018 resp. vom 15.06. bis 14.07.2020 statt. Der Text in der Ausgangslage (generelle Informationen und Grundlagendokumente) und in den Erläuterungen ist entsprechend anzupassen. Die Festsetzung unter Ziffer 8 (Gebiet mit Hindernisbegrenzung), wonach der geltende Sicherheitszonenplan unter Berücksichtigung der internationalen Vorgaben anzupassen ist, ist überholt und soll gestrichen werden.</p>	<p>Ausgangslage, Grundlagendokumente: «Sicherheitszonenplan vom 04.07.1983 mit Ergänzungen vom 03.06.2003 und 15.01.2013; <u>revidiert am 03.09.2018 mit Ergänzung vom 30.06.2019 (noch nicht genehmigt)</u>» Erläuterungen, 8 Gebiet mit Hindernisbegrenzung: «... gewährleistet. <u>Dieser Sicherheitszonenplan wurde nun, unter Berücksichtigung der internationalen Vorgaben angepasst und im September 2018 öffentlich aufgelegt. Später wurde er noch mit einer neuen Helikopteroute ergänzt (öffentliche Auflage im Juni 2020).</u>»</p>	<p>Dem Antrag wird weitgehend stattgegeben. Der überarbeitete Sicherheitszonenplan 2018 (inkl. Ergänzung 2019) wird unter den Grundlagendokumenten aufgeführt. Im Erläuterungstext wird auf die öffentliche Auflage dieser Anpassungen hingewiesen. Mit dieser Auflage hat der überarbeitete Plan seine Wirkung auf die betroffenen Grundstücke entfaltet, d. h. ohne Bewilligung der Flughafenhalterin darf keine Verfügung über ein belastetes Grundstück mehr getroffen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widerspricht (vgl. Art. 43 LFG). Der überarbeitete Sicherheitszonenplan ist jedoch noch nicht genehmigt. Bis zu dieser Genehmigung wird an der Festsetzung festgehalten, wonach der geltende Sicherheitszonenplan unter Berücksichtigung der internationalen Vorgaben anzupassen ist. Diesem Teil des Antrags wird nicht entsprochen. Die Ergänzung des Sicherheitszonenplans von 2019 betrifft nur eine Helikopteroute im Nahbereich des Flughafens. Sie führt zu keinen zusätzlich betroffenen Gemeinden und wird deshalb unter den generellen Informationen (Gemeinden mit Hindernisbegrenzung, lit. b) nicht erwähnt.</p>
<p>3 Festlegungen, 9 Flughafenperimeter: An der Verpflichtung des Kantons Zürich, die Flughafenhalterin aktiv bei der Suche nach geeigneten Standorten für die Kompensation von Fruchtfolgefächern (FFF) zu unterstützen, muss unbedingt festgehalten werden. Der Kanton soll zudem verpflichtet werden, die raumplanerische Sicherung dieser Standorte zeitgerecht vorzunehmen.</p>	<p>Festlegungen, 9 Flughafenperimeter: «Fruchtfolgefächern [...] Der Kanton unterstützt die Flughafenhalterin aktiv bei der Suche nach geeigneten Standorten und sorgt für deren <u>zeitgerechte</u> raumplanerische Sicherung. ...»</p>	<p>Dem Antrag wird stattgegeben.</p>
<p>4 Festlegungen, 10 Natur- und Landschaftsschutz: Die Beteiligung der Flughafenhalterin an einem kantonalen Massnahmenpool für die Realisierung von ökologischen Ersatzmassnahmen erfolgt immer auf finanzieller Basis. Anstelle einer eigenen Ersatzleistung kann sich die ersatzpflichtige Flughafenhalterin an einem ökologischen Aufwertungsprojekt des Kantons finanziell beteiligen. Dies ist in der Festlegung zu präzisieren.</p>	<p>Festlegungen, 10 Natur- und Landschaftsschutz: «... Sie kann die Ersatzpflicht ganz oder teilweise durch eine <u>finanzielle</u> Beteiligung an einem kantonalen Massnahmenpool erfüllen.»</p>	<p>Dem Antrag wird stattgegeben.</p>
<p>5 Erläuterungen, 10 Natur- und Landschaftsschutz: Der Satz, wonach bei der Ermittlung des Ersatzflächenbedarfs nebst dem ökologischen Eigenwert der Fläche auch deren Vernetzungsfunktion zu berücksichtigen sei, ist zu streichen. Gemäss der schweizweit angewandten Praxis ist die Flughafenhalterin als Gesuchstellerin frei in der Wahl der Methode für die Bewertung ersatzpflichtiger Flächen. Das Kriterium der Vernetzung richtet sich nach den Vorgaben der angewandten Methode. Auf die zusätzliche Verankerung singulärer Anforderungen an diese Bewertung im SIL-Objektblatt ist zu verzichten.</p>	<p>-</p>	<p>Im Objektblatt ist festgesetzt, dass die Methode zur Bestimmung des ökologischen Werts der Flächen, die durch den Bau von Flughafenanlagen beansprucht werden und ersetzt werden müssen, durch die zuständigen Bundesstellen (und nicht durch die Flughafenhalterin) festgelegt wird. In den Erläuterungen wird lediglich darauf hingewiesen, dass die Bundesstellen bei dieser Methode nebst dem Eigenwert der einzelnen Flächen auch deren Vernetzungsfunktion berücksichtigen. Dem Antrag wird nicht entsprochen.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>6 Erläuterungen, 10 Natur- und Landschaftsschutz: Der neu eingefügte Satz, wonach mit dem Plangenehmigungsentcheid sichergestellt sein muss, dass der ökologische Ersatz zum Zeitpunkt des baulichen Eingriffs geleistet wird, ist zu streichen. Diese Aussage widerspricht der bisherigen Praxis, nach der die mit der Plangenehmigung verfügte Ersatzpflicht auch in einen noch nicht rechtskräftig genehmigten Massnahmenpool eingebracht werden kann (Projekt «Hundig»). Darüber hinaus befindet sich in den SIL-Objektblättern zu anderen Flughäfen kein entsprechender Hinweis. Die vorgeschlagene Textergänzung geht weit über eine redaktionelle Anpassung hinaus, weshalb darauf zu verzichten ist.</p>	<p>Erläuterungen, 10 Natur- und Landschaftsschutz: «Mit dem Plangenehmigungsentcheid muss sichergestellt sein, dass der ökologische Ersatz zum Zeitpunkt des baulichen Eingriffs <u>geleistet wird gesichert ist.</u>»</p>	<p>Dem Antrag wird nicht entsprochen. Mit den Erläuterungen im SIL-Objektblatt wird weder neues Recht geschaffen noch eine neue Praxis festgelegt. Es wird damit lediglich darauf hingewiesen, wie die zuständige Behörde die Ersatzpflicht im Plangenehmigungsentcheid zu einem Bauvorhaben regeln wird, damit die rechtlichen Vorgaben eingehalten sind. Der ökologische Ersatz muss demnach zum Zeitpunkt des baulichen Eingriffs planungs- und eigentumsrechtlich sichergestellt sein. Eine Auflage im Genehmigungsentcheid, den ökologischen Ersatz zu einem späteren Zeitpunkt zu regeln, genügt nicht. Der Ersatz muss aber nicht bereits zum Zeitpunkt des baulichen Eingriffs realisiert werden, sondern kann auch später erfolgen.</p>
<p>7 Erläuterungen, 10 Natur- und Landschaftsschutz: Der Verweis auf die neue Vollzugshilfe «Biodiversität und ökologischer Ausgleich auf Flugplätzen» (BAFU/BAZL 2019) ist zu streichen. Am Flughafen Zürich ist der Richtwert von 12 % an ökologischen Ausgleichsflächen mit rund 40 % bereits heute bei weitem übertroffen, zusätzliche Ausgleichsmassnahmen sind nicht erforderlich.</p>	<p>-</p>	<p>Die Arbeitshilfe ersetzt die im Objektblatt bereits vorangehend erwähnten Empfehlungen zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen von 2004. Sie richtet sich nicht nur an Flugplätze, die neue Ausgleichsflächen schaffen wollen, sondern befasst sich generell mit der ökologischen Aufwertung, Bewirtschaftung und Pflege auf dem Flugplatzareal. Auf Absprache unter den zuständigen Bundesämtern wird in den SIL-Objektblättern standardmässig darauf hingewiesen. Dem Antrag wird nicht entsprochen.</p>
<p>8 Festlegungen, 11 Landseitiger Verkehrsanschluss: Der Auftrag an den Kanton, für attraktive und leistungsfähige Angebote vom und zum Flughafen mit der S-Bahn zu sorgen, ist mit einer Klammerbemerkung (Bahnhöfe «Zürich Flughafen» und «Kloten Balsberg») zu ergänzen. Die gute Bahnerschliessung ist im Zusammenhang mit der Einhaltung der Modalsplitziele ein zentrales Element. Dementsprechend ist in den Erläuterungen darauf hinzuweisen, dass der Bahnhof «Kloten Balsberg» mit dem Doppelspurausbau Kloten-Glattbrugg als zweiter Flughafenzugang aus regionalen Einzugsgebieten an Bedeutung gewinnt.</p>	<p>Erläuterungen, 11 Landseitiger Verkehrsanschluss: «... und den Vierspurausbau Bassersdorf/Dietlikon–Winterthur. <u>Mit dem Parlamentsbeschluss vom 21. Juni 2019 zum Ausbauschnitt 2035 wurde das letztgenannte Projekt aufgenommen. Des Weiteren wurde der Ausbau der Strecke Opfikon-Kloten und damit der Ausbau des Bahnhofs Balsberg beschlossen.</u>»</p>	<p>Im SIL-Objektblatt können keine Festlegungen zur Bahninfrastruktur gemacht werden. Der geplante Ausbau des Bahnhofs Balsberg soll aber in den Erläuterungen erwähnt werden. Dem Antrag wird damit teilweise stattgegeben. Weitergehende Ausführungen oder Begründungen dazu sind nicht sach- und stufengerecht, weshalb darauf verzichtet werden soll.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
9 Erläuterungen, 11 Landseitiger Verkehrsanschluss: Die Verweise auf den Sachplan Verkehr, Teil Schiene sind zu aktualisieren.	Erläuterungen, 11 Landseitiger Verkehrsanschluss: «... Der geplante Ausbau der Infrastruktur im Eisenbahnkorridor zwischen Zürich und Winterthur richtet sich nach den Vorgaben des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (Objektblatt 1.1 Zürich–Winterthur, Entwurf für die Anhörung der Kantone vom 19. November 2012). Er beinhaltet <u>enthält</u> die «Leistungssteigerung Südkopf Winterthur», die «Entflechtung Dorfnest mit Doppelpurusbau Dorfnest-Kloten», den «Ausbau des Knotens Effretikon» und den «Vierspurausbau Bassersdorf/Dietlikon–Winterthur». <u>Mit dem Parlamentsbeschluss vom 21. Juni 2019 zum Ausbauschnitt 2035 wurde das letztgenannte Projekt aufgenommen.</u> <u>Des Weiteren wurde der Ausbau der Strecke Opfikon-Kloten und damit der Ausbau des Bahnhofs Balsberg beschlossen.</u> <u>Gemäss der Botschaft des Bundesrats vom 18. Januar 2012 zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI) ist die Realisierung des letztgenannten Projekts bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnitts des strategischen Entwicklungsprogramms für die Bahninfrastruktur (STEP) zu prüfen.»</u>	Dem Antrag wird stattgegeben.
10 Erläuterungen, 11 Landseitiger Verkehrsanschluss: Die Flughafenhalterin hat lediglich auf den Vorfahrt Ankunft eine Parkierungszone eingerichtet, auf der Parkgebühren zu entrichten sind. Auf der Vorfahrt besteht lediglich eine Drop-Off-Zone, auf der eine zeitabhängige Gebühr fällig wird. Der Text ist entsprechend zu neutralisieren.	Erläuterungen, 11 Landseitiger Verkehrsanschluss: «Als Massnahme zur Verkehrslenkung auf den Flughafenvorfahrten hat die Flughafenhalterin dort zeitabhängige Parkgebühren eingeführt.	Dem Antrag wird stattgegeben.
11 Erläuterungen, 11 Landseitiger Verkehrsanschluss: Es trifft nicht zu, dass sie Flugplatzhalterin die Berechnungen zum Parkplatzbedarf, die in den Plangenehmigungsgesuchen enthalten sind, dem Kanton im Hinblick auf das Gesamtverkehrscontrolling zustellt. Der Text ist entsprechend zu korrigieren (analog der ursprünglich im Objektblatt enthaltenen Fassung).	Erläuterungen, 11 Landseitiger Verkehrsanschluss: «Bei Ausbauten des Parkplatzangebots hat die Flughafenhalterin neben dem Parkplatzbedarf auch die daraus resultierenden Fahrten auszuweisen. Sie stellt Diese Angaben hat sie, differenziert nach Nutzergruppen, dem Kanton im Hinblick auf das «Gesamtverkehrscontrolling» nach Nutzergruppen zu <u>differenzieren</u> .	Dem Antrag wird stattgegeben.
12 Erläuterungen, 11 Landseitiger Verkehrsanschluss: Für die Beurteilung des Parkplatzbedarfs ist nicht allein der Modalsplit massgebend, sondern der Modalsplit auf der Basis der Passagierentwicklung. Der Text ist entsprechend zu ergänzen.	Erläuterungen, 11 Landseitiger Verkehrsanschluss: «... Für die Beurteilung des Parkplatzbedarfs am Flughafen ist sind die Passagierentwicklung und der Modalsplit massgebend. ...»	Dem Antrag wird stattgegeben.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
13 Festlegungen, 9 Flughafenperimeter: Der Baubereichsplan von 1997 wird in keiner gesetzlichen Grundlage erwähnt, weshalb es für dessen Aufhebung keine Festlegung im SIL-Objektblatt braucht. Die Festsetzung «Der Flughafenperimeter ersetzt den Baubereichsplan gemäss Rahmenkonzession 97» kann gestrichen werden. Ein Hinweis unter der Ausgangslage (Kapitel Stand der Planung, Koordination) genügt.	Festlegungen, 9 Flughafenperimeter: «Der Flughafenperimeter ersetzt den Baubereichsplan gemäss Rahmenkonzession 97.» Stand der Planung, Koordination: «...festgehalten worden. <u>Der Flughafenperimeter ersetzt den Baubereichsplan gemäss Rahmenkonzession 1997.</u> »	Dem Antrag wird stattgegeben.
14 Erläuterungen, 3 Betriebsreglement: Die Angaben zur Umsetzung der im SIL-Objektblatt enthaltenen Festsetzungen sind zu präzisieren und zu aktualisieren.	Erläuterungen, 3 Betriebsreglement: «Diese Umsetzung <u>der Festsetzungen</u> kann ausdrücklich etappiert werden <u>erfolgen, es für die Umsetzung der Festlegungen im Objektblatt sind bereits</u> Verfahren im Gang (<u>Betriebsreglementänderungen 2014 und 2017. Plangenehmigung Umrollung Piste 28 Gesuche der Flughafenhalterin vom 25. Oktober 2013 und vom 20. Juni 2019.</u>)»	Dem Antrag wird stattgegeben.
15 Erläuterungen, 8 Gebiet mit Hindernisbegrenzung: Die rechtliche Wirkung des Sicherheitszonenplans auf die Nutzungsplanung ist zu präzisieren.	Erläuterungen, 8 Gebiet mit Hindernisbegrenzung: «Die Ausscheidung neuer oder die Revision bestehender Bauzonen, die bei späterer Überbauung zur Durchstossung einer der massgebenden Hindernisbegrenzungsflächen führen würden, <u>ist nicht zulässig soll unterbunden werden.</u> »	Dem Antrag wird stattgegeben.
16 Erläuterungen, 9 Flughafenperimeter: Der Text zu den FFF ist an zwei Stellen zu präzisieren.	Erläuterungen, 9 Flughafenperimeter: «...Die <u>inventarisierten</u> FFF, die durch den Bau von Flughafenanlagen beansprucht werden, müssen [...] Dies gilt auch für FFF, die der Flughafen ausserhalb des Flughafenperimeters <u>für ökologische Ersatzmassnahmen</u> beansprucht.	Dem Antrag wird stattgegeben.
17 Erläuterungen, 11 Landseitiger Verkehrsanschluss: Der Text zur Steuerung und Bewilligung des Angebots an Parkplätzen ausserhalb des Flughafenperimeters (Off-Airport-Parking) ist gemäss dem geltenden Recht zu präzisieren.	Erläuterungen, 11 Landseitiger Verkehrsanschluss: «... Die Steuerung dieses Angebots ist nur über <u>eine restriktive Bewilligungspraxis</u> und Bewirtschaftungsauflagen des Kantons Zürich und <u>eine restriktive Bewilligungspraxis</u> in den kommunalen Baubewilligungsverfahren möglich. ...»	Dem Antrag wird stattgegeben.

3.2 Objektblatt Reichenbach (Fortschreibung)

3.2.1 Ämterkonsultation

Die konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

3.2.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Bern (Direktion für Inneres und Justiz)		
1 Die Erläuterungen sind zu aktualisieren: «Der Raumbedarf der Kander gemäss Wasserbauverordnung Art. 21 <u>Gewässerschutzgesetz Art. 36a</u> und gemäss Massnahme R_09 des kantonalen Richtplans ist sicherzustellen.»	Erläuterungen zu Natur- und Landschaftschutz, Umwelt: «Der Raumbedarf der Kander gemäss Wasserbauverordnung Art. 21 <u>Gewässerschutzgesetz Art. 36a</u> und gemäss Massnahme R_09 des kantonalen Richtplans ist sicherzustellen.»	Dem Antrag wird entsprochen.
2 Die Ausgangslage, Stand der Koordination sind zu aktualisieren: «Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit dem kantonalen Leitbild Luftverkehr <u>Strategiekapitel Luftverkehr (B7) im kantonalen Richtplan</u> abgestimmt.»	Ausgangslage, Stand der Koordination: «Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit dem kantonalen Leitbild Luftverkehr <u>Strategiekapitel Luftverkehr (B7) im kantonalen Richtplan</u> abgestimmt.»	Dem Antrag wird entsprochen.
Gemeinde Aeschi (Gemeinderat)		
1 Die Gemeinde hat keine Einwände und ist mit der Fortschreibung einverstanden.	-	-
Flugplatzgenossenschaft Reichenbach (Flugplatzhalterin)		
1 Die Unterstände haben neue Bezeichnungen. Die Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur sind zu korrigieren: «Der Flugplatzperimeter umgrenzt die zivil weitergenutzten Flugplatzanlagen einschliesslich Hochbauten, Unterständen U1 7a, U2 21a und U8 47a (Reserve), Flugzeugabstellplätzen (inkl. Erweiterung) und Materialumschlagplatz für Helitransporte.»	Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur: «Der Flugplatzperimeter umgrenzt die zivil weitergenutzten Flugplatzanlagen einschliesslich Hochbauten, Unterständen U1 7a, U2 21a und U8 47a (Reserve), Flugzeugabstellplätzen (inkl. Erweiterung) und Materialumschlagplatz für Helitransporte.»	Dem Antrag wird entsprochen.
2 Ergänzung der Erläuterungen zur Erschliessung: «Die bestehende Zufahrt zum Flugplatz wird sowohl vom Strassenverkehr, vom Rollverkehr als auch <u>von der Landwirtschaft und dem Freizeitverkehr</u> genutzt.»	Erläuterungen zur Erschliessung: «Die bestehende Zufahrt zum Flugplatz wird sowohl vom Strassenverkehr, vom Rollverkehr als auch <u>von der Landwirtschaft und dem Freizeitverkehr</u> genutzt.»	Dem Antrag wird entsprochen.

3.3 Objektblatt Holziken (Anpassung)

3.3.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia		
1 Es wird ein Hinweis im Objektblatt begrüsst, dass die Hindernisbegrenzungsflächen mit den geplanten Windenergieanlagen am Standort „uf em Chalt“ (gemäss kantonalem Richtplan) mit einer Gesamthöhe von ca. 250 m konfliktfrei sind.	Erläuterungen zu Hindernisbegrenzung: «Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 20. November 2018. Dieser beruht auf den neuen, optimierten An- und Abflugrouten. <u>Die Flugrouten stehen mit den geplanten Windenergieanlagen «uf em Chalt» nicht in Konflikt.»</u>	Dem Antrag wird entsprochen.
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
1 Die Kompensation der für den geplanten Hangar beanspruchten Fruchtfolgeflächen ist im Objektblatt aufzunehmen.	Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur: «Der Flugplatzhalter sieht nördlich des bestehenden Gebäudes den Bau eines neuen Hangars mit Tiefgarage sowie eines neuen Helikopterstandplatzes vor. Der südliche Standplatz soll dagegen aus Lärm- und Sicherheitsgründen aufgehoben werden. Das Vorhaben bedingt eine Erweiterung des Flugplatzperimeters im Nordwesten <u>und beansprucht Fruchtfolgeflächen, die zu kompensieren sind.</u> [...]»	Dem Antrag wird entsprochen.
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 Die Anträge der Gemeinden Kölliken, Muen und Safenwil zur Reduktion der Lärmbelastung sind adäquat zu berücksichtigen.	Erläuterungen zu Lärmbelastung: «Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Flugbetrieb des Heliports Holziken im Hinblick auf die Zusammensetzung der Flotte (die Verkehrsleistung wird durch das Bewegungskontingent eingeschränkt). <u>Der Flugplatzhalter überprüft seine Helikopterflotte periodisch auf den Einsatz der leistungsfähigsten, vergleichbaren Helikopter.»</u>	Dem Antrag wird teilweise entsprochen.

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
Kanton Aargau (Regierungsrat)		
1 Da derzeit keine Änderung des Betriebsreglements vorgesehen ist, ist die Aufhebung des Helikopterstandplatzes H2 im SIL-Objektblatt zu verankern. Die Festlegung zum Flugplatzperimeter ist sinngemäss zu ergänzen: «Beim Umbau des Heliports wird der südliche Helikopterstandplatz H2 aufgehoben.»	Ergänzung der Festlegung zum Flugplatzperimeter (neue Festsetzung): «Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen umgrenzte Areal und umfasst die für die Erstellung des neuen Hangars und des neuen Helikopterstandplatzes erforderliche Fläche (vgl. Anlagekarte). <u>Mit dem Bau des neuen Hangars wird der südliche Helikopterstandplatz aufgehoben.»</u>	Dem Antrag wird entsprochen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Gemeinde Kölliken (Gemeinderat)</i>		
1 Die Ausweitung der Nutzung auf touristische Angebote wird abgelehnt.	-	Die Zweckbestimmung des Heliports ist nicht Gegenstand der Anpassung des Objektblatts.
2 Mittags und abends sind zusätzliche Flugbeschränkungen zur Einhaltung der allgemeinen Ruhezeiten vorzusehen. Die geltenden Betriebszeiten des Heliports von 6-21.30 Uhr (resp. 7-20 Uhr an Sonn- und Feiertagen) sind entsprechend einzuschränken.	-	Die im geltenden Betriebsreglement festgelegten Betriebszeiten des Heliports sind nicht Gegenstand der Anpassung des Objektblatts.
<i>Gemeinde Muhen (Gemeinderat)</i>		
1 Die Reduktion des Jahreskontingents von 1356 bzw. 1200 auf 990 Flugbewegungen ist im Verhältnis zu der Verkehrsleistung von 297 Bewegungen zu gering. Es ist ein Mittelwert anzustreben.	-	Die Reduktion des Jahreskontingents auf 990 Flugbewegungen ist nicht Gegenstand der Anpassung des Objektblatts.
2 Eine weniger restriktive Tagesbeschränkung wird begrüsst. Die Mittagsruhe sowie die flugfreien Sonn- und Feiertage sollen aber beibehalten werden.	-	Die im geltenden Betriebsreglement festgelegten Betriebszeiten des Heliports sind nicht Gegenstand der Anpassung des Objektblatts.
<i>Gemeinde Safenwil (Gemeinderat)</i>		
1 Der Flugbetrieb soll an Sonn- und Feiertagen nicht gesteigert werden. Es ist an der bisherigen Regelung festzuhalten.	-	Die Anpassung des Objektblatts sieht keine Steigerung des Flugbetriebs an Sonn- und Feiertagen vor.

3.3.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
keine		

b) Privatpersonen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Zwei Privatpersonen (1)</i>		
1 Der Sachplan für den Heliport ist aufzuheben und die Betriebsbewilligung zu entziehen. Wird diesem Antrag nicht entsprochen wird, werden die nachfolgenden Anträge gestellt.	-	Die Aufhebung des Objektblatts Holziken resp. der Entzug der Betriebsbewilligung sind nicht Gegenstand des Planungsverfahrens.
2 Es ist mit der Auflage des Objektblatts ein Lärmbelastungskataster zu erstellen, welcher realen Messwerten entspricht und den Bodenbetrieb mitberücksichtigt.	-	Der von Helikoptern vor dem Start und nach der Landung am Boden erzeugte Lärm wird gemäss «Leitfaden Fluglärm. Vorgaben für die Lärmermittlung» (BAFU 2016) in der Fluglärmrechnung berücksichtigt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>3 Es ist mit der Auflage des Objektblatts in Studien aufzuzeigen ...</p> <ul style="list-style-type: none"> - wie sich der Standort des Heliports mit dem Raumplanungsgesetz vereinbaren lässt, - wie der Schutz der verschiedenen Anspruchsgruppen (Landschaft, Natur, Anwohner) gewährleistet werden kann, - wie sich der Flugbetrieb bis 2040 entwickeln wird und sich dies auf die Emissionen auswirkt, - welche Möglichkeit für die Verlagerung der Flüge des Heliports Holziken auf andere Flugplätze und Heliports besteht, - wie sich der Betrieb auf die Anwohner und deren Liegenschaften auswirkt, - wie sich der Heliport historisch entwickelt hat und welche Entscheide dazu getroffen worden sind. 	-	<p>Mit der Bezeichnung des Heliports Holziken im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) im Programmteil wurde der Standort planerisch festgelegt. Beim Bau und Betrieb des Heliports sind die Vorgaben des Umweltschutzgesetzes (USG) sowie des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) zu beachten.</p> <p>Die maximal zulässige Verkehrsleistung des Heliports wird durch das Jahres- sowie die Tageskontingente an Flugbewegungen begrenzt und bleibt unverändert. Die Lärmemissionen des Heliports werden durch das «Gebiet mit Lärmbelastung» begrenzt.</p>
<p>4 Die Festlegungen zur «Zweckbestimmung» des Heliports sind wie folgt zu ändern:</p> <p><u>«Der Heliport ist ein privates Flugfeld. Er dient vorrangig gewerbsmässigen und privaten Sport- und Freizeit- und Arbeitsflügen, daneben Einsatz- und Werkflügen sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Die gewerbsmässige Nutzung des Heliports ist verboten. Gewerbetrieb darf nur ab Aussenplätzen erfolgen. Die Nutzung des Heliports für Aus- und Weiterbildung ist verboten. Arbeitsflüge sind im Rahmen der Katastrophenhilfe erlaubt, sofern diese durch die angrenzenden Gemeinden, den Kanton oder den Bund angefordert werden.»</u></p>	-	<p>Die Zweckbestimmung des Heliports ist nicht Gegenstand der Anpassung des Objektblatts.</p>
<p>5 Die Festlegungen zu den «Rahmenbedingungen zum Betrieb» sind wie folgt zu ergänzen resp. zu ändern:</p> <p>Das Laufenlassen der Motoren ist erlaubt von</p> <ul style="list-style-type: none"> - Montag bis Freitag 8-12 und 14-20 Uhr - Samstage, Oster- und Pfingstmontag 8-12 und 14-18 Uhr <p>An Sonn- und allg. Feiertagen dürfen keine Fluggeräte betrieben werden.</p> <p>Sofern diesem Punkt nicht entsprochen wird, ist pro Kalenderjahr auf dem Heliport nur ein Flugschüler zu beschulen.</p>	-	<p>Die «Rahmenbedingungen zum Betrieb» sind nicht Gegenstand der Anpassung des Objektblatts.</p>
<p>6 Die Strassenzufahrt ab Uerkheim und Holziken darf nicht für den gewerblichen Betrieb des Heliports genutzt werden.</p> <p>Sofern diesem Punkt nicht entsprochen wird, hat der Heliport-Betreiber entlang der Bändlistrasse die nötigen Kreuzungsmöglichkeiten zu schaffen und die Strassen ab Uerkheim bzw. Holziken mit Kandelabern zu versehen, die eine sichere Benützung der Strasse zu allen Tageszeiten ermöglicht.</p>	-	<p>Die strassenseitige Erschliessung des Heliports ist nicht Gegenstand der Anpassung des Objektblatts.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
7 Der Betreiber des Heliports hat alle zwei Jahre eine externe Prüfung der Immissionen des Bodenbetriebs auf die Nachbarschaft durchführen zu lassen. Die Lärmspitzen des Bodenbetriebs dürfen ab einem Radius um 50m um den Heliport die in der Lärmschutzverordnung (LSV) festgelegten Werte nicht überschreiten. Dabei sind die Werte für die Empfindlichkeitsstufe I (Erholung) anzuwenden. Der Betreiber wird verpflichtet bauliche Massnahmen zu treffen, um diese Werte einzuhalten.	-	Der von Helikoptern vor dem Start und nach der Landung am Boden erzeugte Lärm wird gemäss «Leitfaden Fluglärm. Vorgaben für die Lärmermittlung» (BAFU 2016) in der Fluglärmrechnung berücksichtigt. Die Kontrolle, ob das «Gebiet mit Lärmbelastung» resp. die zulässigen Lärmimmissionen (gemäss Art. 37a LSV) eingehalten werden, erfolgt periodisch durch das BAZL. Der Heliport Holziken liegt in der Landwirtschaftszone, in welcher die Empfindlichkeitsstufe III gilt. Die massgebenden Immissionsgrenzwerte gemäss LSV können an den umliegenden, bewohnten Liegenschaften überall eingehalten werden.
8 Der Betreiber des Heliports hat alle zwei Jahre eine externe Prüfung der Immissionen des Flugbetriebs auf die Nachbarschaft durchführen zu lassen. Er hat die Einhaltung der Lärmbelastung den Anwohnern jährlich nachzuweisen.	-	Die Kontrolle, ob das «Gebiet mit Lärmbelastung» resp. die zulässigen Lärmimmissionen (gemäss Art. 37a LSV) eingehalten werden, erfolgt periodisch durch das BAZL.
Zwei Privatpersonen (2)		
1 Auf den Neubau eines Hangars ist zu verzichten. Der bestehende Hangar sowie der südliche Landeplatz bleiben vermutlich bestehen und werden nicht so umgenutzt werden, dass weder ein Helikopter mehr landen noch im Hangar platziert werden kann. Der Neubau entspricht einer massiven Erweiterung und passt nicht in eine Landschaftsschutzzone. Eine Erweiterung des Heliports liegt zudem nicht im öffentlichen Interesse.	Ergänzung der Festlegung zum Flugplatzperimeter (neue Festsetzung): «Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen umgrenzte Areal und umfasst die für die Erstellung des neuen Hangars und des neuen Helikopterstandplatzes erforderliche Fläche (vgl. Anlagekarte). <u>Mit dem Bau des neuen Hangars wird der südliche Helikopterstandplatz aufgehoben.»</u>	Die Festlegung zum «Flugplatzperimeter» wird damit ergänzt, dass der südliche Helikopterstandplatz beim Neubau des Hangars aufzuheben ist. Die maximal zulässige Verkehrsleistung des Heliports wird durch ein Jahres- sowie Tageskontingente an Flugbewegungen begrenzt und bleibt unverändert. Mit dem Umbau des Heliports können die Lärmsituation im Nahbereich sowie die Sicherheit (safety) auf dem Heliport verbessert werden.
2 Die Festlegungen zu «Rahmenbedingungen zum Betrieb» sind wie folgt zu ändern: An Sonn- und Feiertagen sind maximal 2 Bewegungen zu erlauben. Zudem ist eine Mittagsruhe festzulegen.	-	Die Festlegungen zu den «Rahmenbedingungen zum Betrieb» sind nicht Gegenstand der Anpassung des Objektblatts.
3 Die Festlegung zum «Natur- und Landschaftsschutz» ist wie folgt zu ergänzen: Die direkten Anstösser sowie die Standortgemeinde sind regelmässig über die geplanten und ausgeführten Massnahmen zum ökologischen Ausgleich zu informieren.	-	Die Festlegung zum «Natur- und Landschaftsschutz» ist nicht Gegenstand der Anpassung des Objektblatts. Die konkreten Massnahmen zum ökologischen Ausgleich sind Bestandteil eines Genehmigungsverfahrens und können im Rahmen der öffentlichen Auflage eingesehen werden.
4 Die Festlegung zum «Controlling» ist wie folgt zu ergänzen: Das BAZL hat neben Kanton und Gemeinde auch die direkten Anstösser über das Prüfergebnis zu informieren.	-	Die Festlegung zum «Controlling» ist nicht Gegenstand der Anpassung des Objektblatts.
5 Das BAZL hat alle Parteien im «Gebiet mit Lärmbelastung» unaufgefordert über geplante Änderungen und öffentliche Mitwirkungen zu informieren.	-	Die Information der Betroffenen durch das BAZL über Änderungen zum Bau und Betrieb des Heliports richtet sich nach den gesetzlichen Vorgaben.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Zwei Privatpersonen (3)		
1 Durch die Aufhebung des südlichen Helikopterstandplatzes werden neu alle Flugbewegungen über den nördlichen Standplatz abgewickelt. Dies bringt erheblich mehr Lärm- und Abgasimmissionen für uns.	-	Bereits heute führen alle Flugbewegungen über den nördlichen Standplatz, der gleichzeitig als Start- und Endpunkt («FATO») für alle Flüge vom und zum Heliport dient. Die Aufhebung des südlichen Helikopterstandplatzes führt insofern zu keiner Mehrbelastung.
2 Die geplante Erweiterung des Heliports in einer Landschaft von kantonalen Bedeutung, die der ruhigen Naherholung dient, wird abgelehnt.	-	Die maximal zulässige Verkehrsleistung des Heliports wird durch das Jahres- sowie die Tageskontingente an Flugbewegungen begrenzt und bleibt unverändert. Die Lärmemissionen des Heliports werden zudem durch das «Gebiet mit Lärmbelastung» begrenzt.
3 Die Neuanschaffung eines dritten Helikopters durch den Flugplatzhalter zeigt die angestrebte Ausdehnung des Flugbetriebs klar an.	-	Die maximal zulässige Verkehrsleistung des Heliports wird durch das Jahres- sowie die Tageskontingente an Flugbewegungen begrenzt und bleibt unverändert. Die Lärmemissionen des Heliports werden zudem durch das «Gebiet mit Lärmbelastung» begrenzt.