

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 Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil (Teile I bis IIIB).

Seither werden schrittweise die Objektblätter mit den anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen erarbeitet (Teil III C). Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Objektteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen und in Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen zu erarbeiten.

Die acht bisherigen Objektblattserien mit insgesamt 41 Anlagen (davon 10 Regionalflugplätze, 2 zivil mitbenützte Militärflugplätze, 27 Flugfelder und 2 Helikopterflugfelder) verabschiedete der Bundesrat am 30. Januar 2002 (1. Serie), am 14. Mai 2003 (2. Serie), am 18. August 2004 (3. Serie), am 2. November 2005 (4. Serie), am 7. Dezember 2007 (5. Serie), am 1. Juli 2009 (6. Serie), am 6. Juli 2011 (7. Serie) und am 4. Juli 2012 (8. Serie). Zudem verabschiedete er die Objektblätter für die Landesflughäfen Basel-Mulhouse und Zürich am 15. Mai bzw. am 26. Juni 2013.

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

Die vorliegende neunte Serie enthält die Objektblätter für die Flugfelder Winterthur (ZH), Schänis (SG) und Lodrino (TI) sowie eine Fortschreibung der Objektblätter für die Flugfelder Zweisimmen (BE) und Fricktal-Schupfart (AG).

Der bisherige Heliport Lodrino wird neu mit dem ehemaligen Militärflugplatz zusammengelegt und als privates Flugfeld weitergeführt. Im Konzeptteil werden die Teilnetze der Heliports und der Flugfelder entsprechend angepasst.

2 Planungsablauf und Zusammenarbeit

Grundlage für die Erarbeitung der neuen Objektblätter (Winterthur, Schänis, Lodrino) war das im Konzeptteil des SIL verlangte Koordinationsprotokoll zur räumlichen Abstimmung (Teil III A-3). Dieses Protokoll hält die Ergebnisse der Zusammenarbeit zwischen den jeweils beteiligten Planungsträgern fest:

- zuständige Bundesstellen
 - Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL, Federführung)
 - Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
 - Bundesamt für Umwelt (BAFU)
 - Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)
- zuständige Stellen der betroffenen Kantone (in der Regel die Raumplanungsfachstelle)
- betroffene Gemeinden
- Anlagebetreiber (Flugplatzhalter)

Zu diesen Objektblättern wurde von März bis Mai 2013, nach einer ersten Konsultation der betroffenen Bundesstellen, die Anhörung der betroffenen Kantone und Gemeinden durchgeführt. Die Kantone prüften, ob die vorliegenden Objektblätter mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Richtplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen. Gleichzeitig fand eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung statt. Die Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung sowie die Art der Berücksichtigung sind nachfolgend zusammengestellt.

Die Fortschreibung der bestehenden Objektblätter (Zweisimmen, Fricktal-Schupfart) beinhaltet im Wesentlichen eine geringfügige Anpassung des Flugplatzperimeters, die mit einer Plangenehmigung für eine Flugplatzanlage einherging, sowie eine Anpassung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung an den kürzlich in Kraft gesetzten neuen Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster. Sie wurde mit den betroffenen Stellen im Rahmen dieser Verfahren koordiniert. Kantone und Gemeinden konnten sich im September 2013 noch einmal dazu äussern. Sie sind mit der Fortschreibung der Objektblätter einverstanden.

In der anschliessenden zweiten Ämterkonsultation vom September 2013 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 Winterthur (ZH)

3.1.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>ASTRA Bundesamt für Strassen</i>		
Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung tangiert die Nationalstrasse.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung hat keinen Einfluss auf den Unterhalt und den Betrieb der Nationalstrasse.
<i>BAK Bundesamt für Kultur</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr</i>		
1 Gebiet mit Hindernisbegrenzung überlagert bestehende oder geplante Infrastrukturen von Eisenbahn-Unternehmungen. Fahrleitungen und Übertragungsleitungen können Höhen von 50m und mehr ab gewachsenem Terrain aufweisen.	-	Die Abstimmung zwischen Bahninfrastruktur und Hindernisbegrenzung auf Flugplätzen erfolgt auf Projektstufe. Grundlage ist der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK). Mit dem SIL besteht kein Konflikt.
2 Vorschlag: differenzierte Darstellung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung für An- und Abflüge und für Notfälle (Horizontalebene); Beschrieb der Auswirkungen beider Gebiete.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung im SIL weist lediglich auf den HBK hin. Hindernisse sind einzelfallweise auf der Grundlage dieses HBK zu beurteilen. Generelle Aussagen zu den Auswirkungen der einzelnen Flächen können nicht gemacht werden, eine differenzierte Darstellung erübrigt sich.
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWL Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EPA Eidgenössisches Personalamt</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i>		
keine Bemerkungen	-	-

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	Im Objektblatt ist die Einhaltung der Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen des BUWAL aufzunehmen.	-	Ist Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens.
2	Es ist darauf zu achten, dass die Abstimmung zwischen dem Hochwasserrückhaltebecken Hegmatten und dem Flugplatz weitergeführt wird.	-	Die fortwährende Abstimmung ist vorgesehen.
3	Mit ausgehobenem Boden ist so umzugehen, dass er wieder als Boden verwendet werden kann.	-	Ist Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens.
4	Natur- und Landschaftsschutz: - Ergänzung, wonach die vorzusehenden Massnahmen für den ökologischen Ausgleich und Ersatz auf die übergeordneten kantonalen Naturschutzkonzepte abzustimmen seien. - Für den Unterhalt der Anlagen sind Maschinen und Geräte einzusetzen, die dem jeweils neuesten Stand der Technik entsprechen.	Festlegungen zu Natur- und Landschaftsschutz; Ergänzung: «Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Massnahmenplan auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will und wie die Abstimmung auf die kantonalen Naturschutzkonzepte erfolgt.»	Ist Gegenstand des von der Flugplatzhalterin zu erstellenden Massnahmenplans zum ökologischen Ausgleich resp. dessen Umsetzung.
5	Der Lärmbelastungskataster ist nach dessen Vorliegen dem kantonalen Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz, zuzustellen.	-	Die Zustellung ist vorgesehen.
Stadt Winterthur (Stadtrat)			
1	Mittlerweile liegt eine konkrete Variante für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze vor. Das Flugfeld und der Flugbetrieb wird voraussichtlich nicht tangiert.	Änderung Ausgangslage, Stand der Planung und Koordination: «Die Koordination mit favorisierte Variante der „Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze“ (Stadt Winterthur und Kanton Zürich haben dazu eine Planungsstudie in Auftrag gegeben) erfolgt, sobald konkrete Varianten vorliegen. tangiert das Flugfeld und den Flugbetrieb voraussichtlich nicht.»	-
Gemeinde Wiesendangen (Gemeinderat)			
1	Keine Bemerkungen	-	-
Gemeinde Rickenbach (Gemeinderat)			
1	mit Objektblatt einverstanden	-	-

3.1.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Keine Eingaben

b) Privatpersonen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Privatperson</i>		
1 Ausgangslage: «Gemeinde mit Lärmbelastung» ist mit den Gemeinden Wiesen- dungen, Elsau und Rickenbach zu ergänzen, die von den Schleppflügen betroffen sind.	-	Die «Lärmbelastung» im SIL-Objektblatt bezieht sich auf den (nach LSV-Verordnung) berechneten Fluglärm, welcher vom Betrieb des Flugplatzes ausgeht. Die erwähnten Gemeinden sind von den Grenzwerten gemäss LSV nicht betroffen und demzufolge nicht in der Liste aufgeführt.
Die Lärmimmissionen sind mit Einbezug der Schleppvolten zu erstellen.		Die Schleppvolten sind in der Lärmbe- rechnung berücksichtigt.
2 Ausgangslage: «Grundlagendokumente» sind mit dem Schleppreglement zu ergänzen.	Wird entsprechend ergänzt.	Dem Antrag wird entsprochen. Das zwischen der Stadt Winterthur (Flugplatzhalterin) und der Segelflug- gruppe Winterthur abgeschlossene «Schleppreglement» (Reglement über Starts von Flugzeugen mit Verbren- nungsmotorantrieb) soll in das zu aktua- lisierende Betriebsreglement integriert werden.
3 Der Lärmbelastungskataster ist vor Ge- nehmigung des SIL unter Einbezug der Schleppvolten zu erstellen und zu veröf- fentlichen.	-	Der Lärmbelastungskataster wird auf Grundlage des im SIL-Objektblatt festge- setzten «Gebiets mit Lärmbelastung» er- stellt. Deshalb kann er nicht vor Geneh- migung des SIL-Objektblatts veröffent- licht werden.
4 Für Motorflüge ohne direkten Bezug zum Segelflugsport sind lärmintensive Flug- zeuge auszuschliessen.	-	Motorflüge sind gemäss dem gegenwärtigen Flottenmix in der Lärmberechnung berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass für Motorflüge ohne direkten Bezug zum Segelflugsport gleich oder weniger lärmintensive Flugzeuge als gegenwärtig eingesetzt werden. Massgebend ist auf jeden Fall die Einhaltung des im SIL- Objektblatt festgesetzte «Gebiets mit Lärmbelastung».

3.2 Objektblatt Schänis (SG)

3.2.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>ASTRA Bundesamt für Strassen</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAK Bundesamt für Kultur</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr</i>		
1 Gebiet mit Hindernisbegrenzung überlagert bestehende oder geplante Infrastrukturen von Eisenbahn-Unternehmungen. Fahrleitungen und Übertragungsleitungen können Höhen von 50m und mehr ab gewachsenem Terrain aufweisen.	-	Die Abstimmung zwischen Bahninfrastruktur und Hindernisbegrenzung auf Flugplätzen erfolgt auf Projektstufe. Grundlage ist der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK). Mit dem SIL besteht kein Konflikt.
2 Vorschlag: differenzierte Darstellung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung für An- und Abflüge und für Notfälle (Horizontalebene); Beschrieb der Auswirkungen beider Gebiete.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung im SIL weist lediglich auf den HBK hin. Hindernisse sind einzelfallweise auf der Grundlage dieses HBK zu beurteilen. Generelle Aussagen zu den Auswirkungen der einzelnen Flächen können nicht gemacht werden, eine differenzierte Darstellung erübrigt sich.
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWL Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EPA Eidgenössisches Personalamt</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i>		
keine Bemerkungen	-	-

Die anderen 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
<i>Kanton St. Gallen (Regierungsrat)</i>		
1	Die konzeptionellen Ziele und Vorgaben im SIL für die Luftfahrtanlagen im Kanton werden unterstützt; die Weiterführung des Betriebs in Schänis soll unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz von Mensch und Umwelt gewährleistet bleiben.	-
2	Der Kanton ist mit dem Objektblatt einverstanden; der kantonale Richtplan (Anpassung 2012) trägt dem Ergebnis des Koordinationsprozesses Rechnung.	-
<i>Gemeinde Schänis (Gemeinderat)</i>		
	mit dem Objektblatt einverstanden	-
<i>Region Zürichsee/Linth (Mitgliederversammlung)</i>		
	nimmt zustimmend Kenntnis	-
<i>Kanton Glarus (Bau und Umwelt)</i>		
	keine Bemerkungen und Änderungswünsche	-
<i>Gemeinde Glarus Nord (Gemeinderat)</i>		
	keine Einwände; die Berücksichtigung der Höhenbegrenzung wird in der laufenden Revision der Nutzungsplanung geprüft	-
<i>ASSAG AG (Verwaltungsrat)</i>		
	keine Bemerkungen	-

3.2.3 Mitwirkung der Bevölkerung

keine Eingaben

3.3 Scheda di coordinamento Lodrino

3.3.1 Consultazione degli Uffici federali

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>USTRA Ufficio federale delle strade</i>		
L'area di limitazione degli ostacoli interessa la strada nazionale.	-	L'area di limitazione degli ostacoli non ha ripercussioni sulla manutenzione e l'esercizio della strada nazionale.
<i>UFC Ufficio federale della cultura</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>UFT Ufficio federale dei trasporti</i>		
1 L'area di limitazione degli ostacoli si sovrappone a infrastrutture di imprese ferroviarie esistenti o previste. Sui suoli naturali le linee e le condotte possono raggiungere un'altezza di 50 m e oltre.	-	Il coordinamento tra infrastruttura ferroviaria e limitazione degli ostacoli negli aeroporti avviene in fase di progetto. Il catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli costituisce la relativa base. Non vi sono pertanto conflitti con il PSIA.
2 Proposta: raffigurazione differenziata dell'area di limitazione degli ostacoli per gli avvicinamenti e i decolli nonché per le emergenze (livello orizzontale); descrizione differenziata delle ripercussioni per entrambe le aree.	-	L'area di limitazione degli ostacoli nel PSIA si riferisce unicamente al catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli. Gli ostacoli devono essere valutati singolarmente, sempre sulla base del catasto. Non è possibile esprimersi in modo generale in merito alle ripercussioni sulle singole superfici, risulta pertanto superflua una raffigurazione differenziata.
<i>UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>UST Ufficio federale di statistica</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>UFA Ufficio federale delle abitazioni</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>UUPER Ufficio federale del personale</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>AFD Amministrazione federale delle dogane</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</i>		
nessuna proposta	-	-
<i>FFS Ferrovie federali svizzere</i>		
nessuna proposta	-	-

Gli altri uffici pubblici interpellati non si sono espressi in merito alla documentazione.

3.3.2 Consultazione delle autorità

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Cantone (Consiglio di Stato)		
<p>1 <i>Riferimento ad altri piani settoriali</i> Al Consiglio di Stato dispiace che la Confederazione nelle schede PSIA non accenni al Piano settoriale delle SAC oppure a quello dei trasporti e che non illustri in modo esplicito come intende coordinare queste politiche territoriali di sua competenza.</p>	-	<p>Il PSIA è parte integrante del Piano settoriale dei trasporti. Il Piano settoriale delle superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC) definisce i contingenti delle SAC e delega ai Cantoni la competenza di designare tali superfici. La scheda di coordinamento PSIA ricorda che sulle SAC non sono previsti edifici e che, nel caso dovessero essere utilizzate delle SAC contrariamente a quanto inizialmente previsto, vige l'obbligo di procedere a una sostituzione secondo le prescrizioni cantonali. Vedi modifica punto 6</p>
<p>2 <i>Perimetro dell'aerodromo – prolungamento pista</i> La classificazione a informazione preliminare dell'ipotesi di prolungamento della pista verso sud (a pagina 3 erroneamente definita «verso nord») è coerente con lo stato d'avanzamento della pianificazione ed è condivisa.</p>	<p>pagina 3: «Il prolungamento della pista verso nord sud è un'opzione fondamentale per il futuro [2].»</p>	-
<p>3 <i>Perimetro dell'aerodromo – limite a ovest</i> L'ampliamento a nord-ovest in funzione della formazione di piloti d'elicottero e l'inserimento di due corridoi che collegano la pista con i due hangar seminterrati sono problematici in quanto generano un'importante frammentazione del pregiato territorio agricolo, rendendone verosimilmente più onerosa e complessa la gestione. Il Consiglio di Stato chiede pertanto di verificare ulteriormente il limite ovest del perimetro, nell'ottica di trovare una soluzione che tenga maggiormente conto degli obiettivi di tutela delle SAC o, in subordine, di illustrare in modo più circostanziato la ponderazione degli interessi che ha portato alla definizione del nuovo perimetro.</p>	Adeguamento del perimetro nella carta dell'impianto	<p>L'integrazione della superficie per la formazione dei piloti d'elicottero nel perimetro dell'aerodromo è necessaria per consentire di svolgere una parte della formazione nelle immediate vicinanze dello scalo, evitando così sorvoli molesti. Con l'integrazione delle superfici nel perimetro dell'aerodromo si garantisce che nel settore destinato alle esercitazioni non vengano costruiti edifici che potrebbero compromettere la formazione. Il perimetro è stato adeguato per ridurre ad un minimo la frammentazione. I corridoi devono garantire il collegamento tra l'aerodromo e gli hangar. Il perimetro dell'aerodromo indicato nel verbale di coordinazione versione 3, marzo 2012 non teneva conto di questo aspetto e occorreva rimediare a tale lacuna. Vedi punto 6.</p>
<p>4 <i>Zone protette</i> A sud, la zona golenale 9009 Scubiago - Cresciano si situa al limite dell'attuale area di limitazione degli ostacoli. Si chiede che questi aspetti siano segnalati nelle spiegazioni, al capitolo «Protezione della natura e del paesaggio» ed i perimetri dei biotopi indicati nella rappresentazione grafica dell'impianto.</p>	-	<p>Le zone protette cantonali non sono indicate nelle schede di coordinamento. La zona golenale 9009 figura nel verbale di coordinazione ed è stata contemplata, nella misura necessaria, a livello pianificatorio. Raccomandiamo di integrare il contenuto della scheda di coordinamento PSIA nel piano direttore cantonale.</p>
<p>5 <i>Agricoltura – SAC</i> Una volta consolidato il perimetro a livello di scheda PSIA sarà necessario verificare se e come consolidare a livello pianificatorio le eventuali superfici SAC al suo interno, ritenuto l'obiettivo posto dalla Confederazione di garantire a livello cantonale un contingente di 3 500 ha. La scheda PSIA deve menzionare esplicitamente questo compito.</p>	-	Vedi punti 1 e 6.
<p>6 <i>Sviluppo edilizio</i></p>	Decisione, pagina 3 – Perimetro	La scheda di coordinamento PSIA non

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
	<p><i>dell'aerodromo; nuova disposizione (dato acquisito): «In linea di massima i progetti di costruzioni devono concentrarsi nelle zone già edificate.»</i></p> <p><i>Spiegazioni pagina 5 – Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura; complemento: «... non è consentito costruire. All'interno del perimetro dell'aerodromo vi sono delle superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC). Su tali superfici è consentito costruire opere edili nuove o sostitutive soltanto se si dimostra che non è possibile l'ubicazione al di fuori delle SAC. Le SAC utilizzate devono essere compensate conformemente alle direttive cantonali.</i></p> <p>Finora la necessità ...»</p>	<p>permette di delimitare settori di utilizzazione.</p> <p>Sull'area nord-occidentale dell'aerodromo (voli stazionari) non sono ammesse opere edili.</p> <p>Si dà seguito alla richiesta del Consiglio di Stato mediante un complemento delle disposizioni.</p> <p>In questo modo è possibile soddisfare anche le richieste dell'agricoltura – SAC (punto 5).</p>
<p>7 <i>Pericoli naturali</i></p> <p>Si rammenta che ogni nuovo intervento dovrà essere compatibile con la situazione di pericolo accertata. Probabilmente si renderà necessaria la messa in sicurezza del comparto con interventi sugli argini del fiume. A questo proposito, dal profilo cantonale resta riservata la valutazione della proporzionalità economica degli interventi e delle effettive necessità di protezione dell'aerodromo.</p>	-	<p>L'aerodromo è considerato un impianto esistente. La scheda di coordinamento permette di definire il quadro del futuro esercizio. Per quanto concerne il problema delle piene, per l'aerodromo valgono le stesse regole applicabili ad altri edifici e impianti.</p>
<p>8 <i>Aeromodellismo</i></p> <p>L'aerodromo di Loderino viene utilizzato da decenni per la pratica dell'aeromodellismo. Si chiede pertanto che venga valutata la possibilità di inserire nella scheda PSIA un riferimento all'attività dell'aeromodellismo.</p>	-	<p>L'aeromodellismo non è oggetto della legislazione in materia aeronautica. La Confederazione non ha la competenza di regolare questo settore. Il Cantone può tuttavia emanare delle regole per l'aeromodellismo a titolo di attività con incidenza territoriale.</p>
Comune di Loderino (Municipio)		
<p>1 L'importanza della RUAG si è rafforzata negli anni. In ogni occasione il Comune ha assunto chiare posizioni di difesa di questa struttura aeronautica, le cui potenzialità di competenza tecnica del settore sono riconosciute come fra le migliori a livello svizzero.</p> <p>Riteniamo che con l'indirizzo a scopo civile delle infrastrutture aeroportuali di Loderino si apriranno interessanti prospettive di sviluppo per l'intero settore per il quale sussistono concrete possibilità di consolidamento futuro.</p> <p>Si condivide il concetto di campo d'aviazione civile per aerei ed elicotteri.</p>	-	-
<p>2 Il contingente «movimenti» per elicotteri si suddivide nel modo seguente: 700 movimenti militari; 1800 movimenti Heli-TV con un margine residuo di 1000 movimenti. L'impiego di questa riserva dovrà essere amministrato dal futuro gestore in un'ottica molto rigorosa ed esclusivamente per le esigenze riconosciute, come operazioni di spostamento, ovvero decolli ed atterraggi. È esclusa da parte nostra un'adesione a eventuali esigenze di formazione di piloti nel quadro di questo contingente. In sostanza si riconosce unicamente tale possibilità al settore militare e a Heli-TV.</p>	-	<p>Il numero di movimenti rappresenta la base per il calcolo del rumore. La regolamentazione dettagliata delle operazioni di volo (event. definizione di contingenti) avverrà nell'ambito del regolamento d'esercizio che sarà stilato dal futuro esercente e sottoposto all'UFAC per autorizzazione. La procedura di approvazione prevede inoltre il deposito pubblico con possibilità di ricorso.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Il Comune intende mantenere nel suo Piano regolatore l'insediamento di «infrastrutture private di interesse pubblico».	-	Il Comune è libero di estendere la pianificazione relativa all'utilizzazione anche al perimetro dell'aerodromo. L'utilizzazione aviatoria rimane tuttavia prioritaria all'interno del perimetro dell'aerodromo.
4 Deve essere meglio precisata la motivazione dell'esigenza di un eventuale prolungamento della pista verso sud di 120 metri. La semplice indicazione potrebbe indurre a pensare ad un futuro impiego di velivoli con immissioni foniche e inquinanti superiori, mentre tale ipotesi si inserisce in un contesto di maggiore sicurezza aerea.	<i>Spiegazioni pagina 5 – Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura; complemento:</i> «Finora la necessità del prolungamento della pista verso sud – <i>innanzitutto per ragioni di sicurezza</i> – non è ancora stata sufficientemente comprovata.»	La menzione del prolungamento della pista va intesa come informazione preliminare e può essere utile alle autorità pianificatorie, chiamate a coordinare un'eventuale utilizzazione della superficie con le esigenze dell'aviazione. È possibile fare riferimento alle esigenze specifiche della sicurezza.
5 Riteniamo molto onerosa la misura di valorizzazione ecologica stabilita nella misura del 12% del comparto considerato come zona aeroportuale. Il Comune di Lodrino intende comunque intraprendere iniziative per interventi naturalistici che possano rispondere in modo oggettivo.	-	Il mandato è affidato all'esercente dell'impianto. È tuttavia positivo se il Comune, nella misura del possibile, sostiene l'esercente nell'adempimento del suo compito.
6 Il Municipio di Lodrino confida che il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica di Lodrino possa essere adottato dal Consiglio federale, sulla base di elementi concreti di appoggio all'attività futura dell'Azienda di Lodrino.	-	-
Comune di Claro (Municipio)		
1 <i>Movimenti elicotteri</i> Il Municipio chiede che si prenda in considerazione una riduzione dei movimenti annui degli elicotteri previsti dalla nuova scheda – limitandoli per ora al dato attuale – fintanto che non vi saranno dei provvedimenti concreti che permettano di gestire e limitare l'inquinamento fonico, specie nelle ore dedicate allo svago e al riposo.	-	La scheda di coordinamento riprende i risultati del processo di coordinamento. Vedi Comune di Lodrino, punto 2. Nonostante le attività aviatorie risalgano a prima dell'entrata in vigore della legge sulla protezione dell'ambiente (LPAmb; RS 814.01), l'aerodromo sarà considerato un «nuovo impianto» e come tale dovrà rispettare i criteri di pianificazione più severi sanciti dall'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41).
2 <i>Posticipare la decisione concernente la scheda</i> Il Municipio chiede che la scheda PSIA venga ulteriormente sviluppata e studiata quando tutte le circostanze saranno state chiarite (in particolare quando ci sarà una decisione definitiva sulla gestione dell'aeroporto) e si potrà tener conto in modo preciso e conforme alla realtà delle necessità economiche di chi si insedierà a Lodrino, e soprattutto, del bisogno di riposo e di quiete della popolazione.	-	Con la scheda di coordinamento è possibile stabilire le condizioni quadro per l'esercizio dell'impianto. Essa è la premessa per il cambiamento dell'utilizzazione e per la fusione di aerodromo e eliporto. I dettagli dell'esercizio e il rilascio dell'autorizzazione di esercizio sono oggetto di procedure di autorizzazione in materia aeronautica correlate (autorizzazione d'esercizio, autorizzazione del regolamento d'esercizio, eventuali approvazioni dei piani). Vedi Comune di Lodrino, punto 2.

3.3.3 Partecipazione della popolazione

a) Organizzazioni, associazioni, partiti, imprese

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>RUAG</i>		
1	È importante che le attività civili e militari degli aerei e degli elicotteri possano essere garantite a lungo termine e possibilmente senza limitazioni rispetto alla situazione attuale. Il progetto soddisfa in ampia misura le esigenze attuali.	-
2	<i>Ampliamento del perimetro dell'aerodromo</i> È considerato critico il ridimensionamento del perimetro dell'aerodromo sul lato ovest, avvenuto nel corso del processo di coordinamento. Esso rappresenta un pericolo sia per gli agricoltori che lavorano il terreno, sia per i velivoli in atterraggio o in decollo. Inoltre, l'insediamento di ulteriori imprese nell'area aviatoria limita lo sviluppo di un consorzio aeronautico.	Finora le questioni relative alla sicurezza, derivanti dalla coltivazione del terreno agricolo confinante, sono state regolate mediante accordi stipulati tra l'aerodromo e gli agricoltori. Le superfici a est della pista sono sufficienti per soddisfare le esigenze dell'aerodromo e del futuro sviluppo. Lo sviluppo di un consorzio aeronautico non può essere pianificato dalla Confederazione mediante il PSIA. Questo tipo di pianificazione spetta al Cantone.
3	Sono limitate anche le formazioni civili e militari dei piloti di elicottero, visto che l'area destinata a tale scopo è interessata dal ridimensionamento.	La superficie delimitata è sufficiente per la formazione prevista. Vedi Cantone, punto 3
4	Richiesta: rinunciare al ridimensionamento del perimetro dell'aerodromo e condurre il limite del perimetro a ovest lungo la strada.	Vedi Cantone, punto 3
<i>FICEDULA, Associazione per lo studio e la conservazione degli uccelli della Svizzera Italiana</i>		
1	<i>Rinuncia al prolungamento della pista</i> Ficedula chiede che si rinunci al potenziamento prima di avere valutato in modo approfondito l'impatto che lo stesso potrebbe avere sulla popolazione di gufi reali, specie molto sensibile al disturbo e di grande utilità per il controllo naturale delle popolazioni di cornacchie.	Con l'approvazione della scheda di coordinamento non si può realizzare direttamente il prolungamento. L'analisi dell'impatto sulla popolazione di gufi reali, se necessaria, può avvenire nel quadro della procedura di cambiamento d'uso.
<i>CLARO INSIEME, partito socialista e dei verdi</i>		
1	Preoccupati dal raddoppio previsto per i movimenti di elicotteri. In Ticino siamo confrontati con un forte disturbo da parte di questi velivoli. Qualsiasi aumento dei voli di elicotteri deve essere prima accuratamente giustificato in base al fabbisogno, nel pieno rispetto della quiete pubblica.	-
2	<i>Limitazione dei voli in elicottero</i> Sarebbe auspicabile, per il momento, non prevedere aumenti dell'attività. Sarebbe opportuno valutare la questione soltanto una volta noti i futuri proprietari e l'esatta destinazione dell'impianto.	La scheda di coordinamento definisce il quadro dell'esercizio. Rispetto all'attuale attività aviatoria, la scheda di coordinamento contempla uno sviluppo moderato, che dal punto di vista del Cantone e dei Comuni interessati corrisponde alle esigenze a livello regionale.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 <i>Scheda di coordinamento non vincolante</i> È ugualmente auspicabile che la scheda PSIA non sia considerata come una decisione definitiva ma solo come un risultato intermedio e un dato preliminare, in previsione di una futura oculata pianificazione dell'attività del campo di aviazione di Lodrino.	-	Il coordinamento a livello pianificatorio è stato accurato, motivo per cui, ad eccezione del punto relativo al prolungamento della pista, è giustificato considerare la scheda di coordinamento come un dato acquisito. Vedi Comune di Claro, punto 2.
Pro Natura Ticino		
1 <i>Prolungamento pista</i> Lo stralcio dell'informazione preliminare di un prolungamento della pista verso nord [sud].	-	La menzione del prolungamento della pista va intesa come informazione preliminare e può essere utile alle autorità pianificatorie, chiamate a coordinare un'eventuale utilizzazione della superficie con le esigenze dell'aviazione. Il prolungamento può essere realizzato soltanto se in via preliminare nel quadro di una procedura di piano settoriale, l'ampliamento del perimetro dell'aerodromo è iscritto nella scheda di coordinamento.
2 <i>Riduzione dei movimenti di volo iscritta nella scheda di coordinamento</i> Il contingentamento del numero di voli per categoria al livello attuale e l'introduzione quale dato acquisito di un regolamento d'esercizio che limiti il rumore al livello attuale per poi ridurlo successivamente a livelli tollerabili per la popolazione.	-	Lo sviluppo dei movimenti di volo è coordinato con le esigenze di natura pianificatoria. Vedi Comune di Claro, punto 2.
AeroClub Locarno		
1 <i>Aeromodellismo</i> È di vitale importanza mantenere sull'aerodromo di Lodrino l'attività di aeromodellismo. Nella scheda PSIA definitiva l'aeromodellismo andrebbe menzionato.	-	Vedi Cantone, punto 8
ATA, Associazione traffico e ambiente		
1 <i>Prolungamento pista</i> Il prolungamento della pista non appare giustificato e non è quindi proponibile.	-	Il prolungamento della pista è indicato unicamente a titolo di informazione preliminare nella scheda di coordinamento. Vedi Pro Natura Ticino, punto 1.
2 <i>Riduzione dei movimenti di volo</i> Il numero di movimenti deve essere contingentato da subito al livello attuale e poi successivamente ridotto.	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 2 e Comune di Claro punto 1.
3 <i>Riduzione dei movimenti di volo nel regolamento d'esercizio</i> Nel regolamento d'esercizio va inserita una disposizione vincolante che limiti l'impatto fonico e lo riduca progressivamente.	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 2 e Comune di Claro punto 1.
4 <i>Riduzione dei movimenti di volo in elicottero</i> I voli d'elicottero, oggi numerosi, vanno regolamentati in senso restrittivo, in base alle necessità reali e di limitazione dell'impatto acustico.	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 2 e Comune di Claro punto 1.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
WWF, World Wildlife Fund		
<p>1 <i>Limitazione dei voli in elicottero</i> Il Ticino è già interessato da un numero esagerato di voli di elicotteri, con continue e importanti proteste da parte della popolazione. Il numero di movimenti di elicotteri non deve superare gli attuali 1700.</p>	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 2 e Comune di Claro punto 1.
<p>2 Le zone di <i>limitazione degli ostacoli e le zone interessate dall'inquinamento</i> fonico non devono essere aumentate, anzi il WWF chiede una riduzione degli impatti.</p>	-	<p>Le superfici di limitazione degli ostacoli servono a garantire la sicurezza del traffico aereo. Esse sono delimitate secondo le norme internazionali, tenendo conto delle dimensioni dell'infrastruttura d'aeroporto, in particolare della lunghezza della pista, iscritte nella scheda di coordinamento.</p> <p>Lo sviluppo del traffico aereo è coordinato con le esigenze pianificatorie. Le curve del rumore sono state allestite su questa base.</p>
<p>3 Chiediamo di escludere un prolungamento della pista.</p>	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 1
Partito Socialista, Sezione ticinese del PSS		
<p>1 Il PS chiede di congelare l'attività dell'aeroporto al livello attuale.</p>	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 2 e Comune di Claro punto 1.
<p>2 IL PS chiede di rinunciare a ogni ampliamento della pista di atterraggio.</p>	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 1
<p>3 Diminuire l'impatto fonico, specialmente del volo di elicotteri.</p>	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 2 e Comune di Claro punto 1.
ERSBV, Ente regionale per lo sviluppo del Bellinzonese e Valli		
<p>1 L'ERSBV mette in evidenza la chiara intenzione cantonale di sfruttare l'attuale situazione presso l'aeroporto di Lodrino caratterizzata dalla presenza della RUAG SA e della Heli TV SA per sviluppare un «polo tecnologico» e il sostegno che l'ERSBV ha sempre dato a questa intenzione.</p> <p>Non è opportuno limitare il perimetro aeroportuale, in quanto la funzione dell'aeroporto non è solo quella di permettere le attività di volo, ma soprattutto quella di sviluppare il «polo», mettendo nel comparto «edificabile» quei contenuti che potrebbero anche non essere direttamente legati alle attività di volo ma legati alle attività industriali affini al settore.</p> <p>Vi invitiamo a voler ritornare sul perimetro dell'area aeroportuale iniziale (a ovest su tutta la lunghezza fino alla strada).</p>	-	<p>Il perimetro dell'aeroporto si orienta alle esigenze del traffico aereo. Se risultassero necessarie ulteriori superfici per lo sviluppo di un polo tecnologico, esse dovrebbero essere delimitate nel quadro della pianificazione territoriale cantonale.</p> <p>Vedi RUAG punto 2.</p>

3.4 Objektblatt Fricktal-Schupfart (AG), Fortschreibung Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>ASTRA Bundesamt für Strassen</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAK Bundesamt für Kultur</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr</i>		
1 Gebiet mit Hindernisbegrenzung überlagert bestehende oder geplante Infrastrukturen von Eisenbahn-Unternehmungen. Fahrleitungen und Übertragungsleitungen können Höhen von 50m und mehr ab gewachsenem Terrain aufweisen.	-	Die Abstimmung zwischen Bahninfrastruktur und Hindernisbegrenzung auf Flugplätzen erfolgt auf Projektstufe. Grundlage ist der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK). Mit dem SIL besteht kein Konflikt.
2 Vorschlag: differenzierte Darstellung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung für An- und Abflüge und für Notfälle (Horizontalebene); Beschrieb der Auswirkungen beider Gebiete.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung im SIL weist lediglich auf den HBK hin. Hindernisse sind einzelfallweise auf der Grundlage dieses HBK zu beurteilen. Generelle Aussagen zu den Auswirkungen der einzelnen Flächen können nicht gemacht werden, eine differenzierte Darstellung erübrigt sich.
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWL Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung</i>		
Die Erläuterungen zum Umgang mit den Fruchtfolgeflächen (FFF) bei einer Verlängerung der Piste sind im Hinblick auf die Interessenabwägung und die Kompensation der FFF nicht genügend detailliert. Präzisere Ausführungen würden begrüsst.	-	Der Umgang mit den FFF ist nicht Gegenstand der Fortschreibung. Zudem ist die Pistenverlängerung erst als Vororientierung festgelegt; mit der Überführung in eine Festsetzung wird auch der Umgang mit den FFF definitiv festzulegen sein.
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EPA Eidgenössisches Personalamt</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i>		
keine Bemerkungen	-	-

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

3.5 Objektblatt Zweisimmen (BE), Fortschreibung Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>ASTRA Bundesamt für Strassen</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAK Bundesamt für Kultur</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr</i>		
1 Gebiet mit Hindernisbegrenzung überlagert bestehende oder geplante Infrastrukturen von Eisenbahn-Unternehmungen. Fahrleitungen und Übertragungsleitungen können Höhen von 50m und mehr ab gewachsenem Terrain aufweisen.	-	Die Abstimmung zwischen Bahninfrastruktur und Hindernisbegrenzung auf Flugplätzen erfolgt auf Projektstufe. Grundlage ist der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK). Mit dem SIL besteht kein Konflikt.
2 Vorschlag: differenzierte Darstellung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung für An- und Abflüge und für Notfälle (Horizontalebene); Beschrieb der Auswirkungen beider Gebiete.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung im SIL weist lediglich auf den HBK hin. Hindernisse sind einzelfallweise auf der Grundlage dieses HBK zu beurteilen. Generelle Aussagen zu den Auswirkungen der einzelnen Flächen können nicht gemacht werden, eine differenzierte Darstellung erübrigt sich.
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWL Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EPA Eidgenössisches Personalamt</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i>		
keine Bemerkungen	-	-

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