



3003 Bern, 17. Januar 2023

---

## **Wasserflugplatz Wangen (SZ)**

### **Plangenehmigung und Betriebsreglement**

Plangenehmigung Aufstockung Seeflughalle und Genehmigung Betriebsreglement

---

## A. Sachverhalt

### 1. Gesuch

#### 1.1 *Gesuchseinreichung*

Mit Schreiben vom 11. Dezember 2017 hat das Architekturbüro Naef Partner AG Architekten, 8032 Zürich im Auftrag von Ulrich Diethelm, Flugplatzleiter und Vertreter der neu gegründeten Wasserflugplatz Wangen GmbH (Flugplatzhalterin und Gesuchstellerin des Wasserflugplatzes Wangen [Wasserflugplatz]), ein Gesuch um Aufstockung der Seeflughalle und Genehmigung des Betriebsreglements (BR) eingereicht.

#### 1.2 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst folgende Unterlagen:

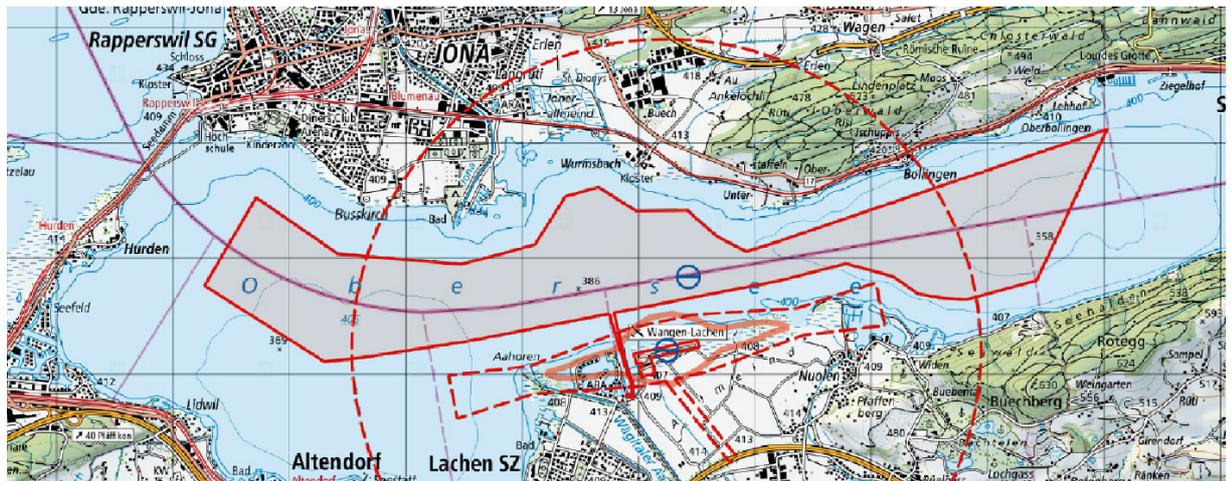
- Begleitbrief vom 11. Dezember 2017;
- Baugesuchsformulare Z01, Z03 und Z04 des Kantons Schwyz vom 4./7. Dezember 2017;
- Grundbuchauszug;
- Zonenplan der Gemeinde Wangen (SZ);
- Umweltmatrix für die Aufstockung der Seeflughalle vom 4. Dezember 2017;
- Situation Luftbild (google earth) vom 4. Dezember 2017;
- Katasterplan im Massstab 1:500 vom 4. Dezember 2017, Plan-Nr. 1301;
- Situationsplan Erdgeschoss im Massstab 1:500 vom 4. Dezember 2017, Plan-Nr. 1302;
- Plan Aufstockung Seeflughalle «Grundrisse» im Massstab 1:100 vom 4. Dezember 2017, Plan-Nr. 1305A;
- Plan Aufstockung Seeflughalle « Fassaden & Schnitte» im Massstab 1:100 vom 4. Dezember 2017, Plan-Nr. 1305B;
- Betriebsreglement vom 7. Dezember 2017;
- Umweltbericht von Aqua Plus, 6300 Zug, endgültige Fassung vom 14. September 2021 inkl. Visualisierung Aufstockung Seeflughalle.

#### 1.3 *Beschrieb*

Das bestehende Hangargebäude (Seeflughalle) soll um ein Geschoss, von heute ca. 3,6 auf 8,6 m Höhe, aufgestockt werden. Die Aufstockung beinhaltet einen Theorie-, Briefing- und Schulungsraum (inkl. Simulator) sowie eine «Seaplane Lounge», welche die Geschichte der Wasserfliegerei mittels einer Fotogalerie und einer Ausstellung alter Wasserflugzeuginstrumente aufzeigt. Diese Räume werden durch ein Gästewc und einen Archivraum ergänzt. Im Weiteren ist die Erstellung eines Carports

mit drei Parkplätzen und zwei weiteren Aussenparkplätzen vorgesehen. Der Carport ist mit dem Gebäude über eine Aussentreppe erschlossen.

Mit dem eingereichten BR sollen die Betriebsorganisation, die Benützungsbeschränkungen, die Betriebszeiten, die Koordination des Flugbetriebs mit demjenigen des benachbarten Flugplatzes Wangen-Lachen, dem Schiffsverkehr sowie die An- und Abflugverfahren verbindlich geregelt werden.



Umweltbericht Abb. 1.1: Planausschnitt mit Übersicht über Hangar, Taxiway und Start-/Landebereich auf dem Zürich-Obersee. Grundlage: ©Bundesamt für Landestopografie

#### 1.4 Begründung

Die Aufstockung der Seeflughalle wird von der Gesuchstellerin mit neuen Auflagen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) begründet, gemäss welcher die Wasserflugschulung im Rahmen einer «Approved Training Organisation» (ATO) erfolgen muss. Hierzu sollen die notwendigen Räumlichkeiten (Theorie-, Briefing- und Schulungsraum inklusive Simulator) erstellt werden. Im Rahmen der Aufstockung der Seeflughalle soll auch ein Ausstellungsraum zur Geschichte der Wasserfliegerei in der Schweiz sowie betriebsnotwendige Nebenräume erstellt werden.

Die Erstellung des BR wird von der Gesuchstellerin nicht begründet, sie ergibt sich jedoch direkt als Auftrag aus dem Objektblatt Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL-Objektblatt), welches der Bundesrat am 14. November 2018 genehmigt hat. Der Wasserflugplatz verfügt bis anhin über kein BR. Einzelne Bestimmungen zum Flugbetrieb sind in der Betriebsbewilligung vom 22. Januar 1976 enthalten. Gleichzeitig mit Erlass dieser Verfügung wird auch eine unbefristete Betriebsbewilligung auf die Wasserflugplatz Wangen GmbH ausgestellt.

#### 1.5 Standort

Wasserflugplatz Wangen, Flugplatzperimeter, Parzellen-Nr. 1375.

## 1.6 *Eigentum*

Die betroffene Parzelle ist im Eigentum der Genossame Wangen. Sie ist eine altrechtliche Körperschaft des kantonalen öffentlichen Rechts im Sinne von Art. 59 Abs. 3 Zivilgesetzbuch (ZGB; SR 210). Der damalige Genossenratspräsident hat das Baugesuchsformular mitunterzeichnet.

## 2. **Instruktion**

### 2.1 *Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage*

Das BAZL stellte die Gesuchsunterlagen am 6. März 2018 dem Amt für Raumentwicklung des Kantons Schwyz (ARE Kanton Schwyz) sowie dem Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen (AREG) zur Stellungnahme zu. Das Gesuch wurde im Amtsblatt des Kantons Schwyz vom 16. März 2018, im Amtsblatt des Kantons St. Gallen vom 19. März 2018 sowie in der Zürichsee-Zeitung und in der «Südostschweiz» vom 17. März 2018 publiziert. Das Gesuch lag vom 19. März bis 2. Mai 2018 in der Gemeinde Wangen und in der Stadt Rapperswil-Jona öffentlich auf.

Im Weiteren hörte das BAZL mehrmals das Bundesamt für Umwelt (BAFU) an. Zudem lud es am 5. März 2018 seine beiden Abteilungen «Sicherheit Flugbetrieb» (SB) und «Sicherheit Infrastruktur» (SI) zur Stellungnahme ein.

### 2.2 *Einsprachen*

Während der öffentlichen Auflage gingen beim BAZL folgende Einsprachen gegen das Vorhaben ein:

Einsprache 1

Einsprache 2

Einsprache 3

Einsprache 4

### 2.3 *Stellungnahmen*

Es liegen folgende Stellungnahmen vor:

- Stellungnahme BAZL, Abteilung SI vom 16. März 2018;
- Stellungnahme BAZL, Abteilung SB vom 26. März 2018;

- Stellungnahme AREG vom 13. Juni 2018;
- Stellungnahme ARE Kanton Schwyz vom 16. Juli 2018;
- Stellungnahme Amt für Arbeit (Arbeitsinspektorat) des Kantons Schwyz vom 10. April 2018;
- Stellungnahme Amt für Militär, Feuer- und Zivilschutz des Kantons Schwyz vom 5. April 2018;
- Stellungnahme Amt für Natur, Jagd und Fischerei des Kantons Schwyz vom 26. März 2018;
- Stellungnahme Amt für Umweltschutz des Kantons Schwyz vom 12. Juli 2018;
- Stellungnahme Verkehrsamt des Kantons Schwyz vom 3. April 2018;
- Stellungnahme Amt für Wald und Naturgefahren des Kantons Schwyz vom 17. April 2018;
- Stellungnahme BAFU vom 21. September 2018;
- Stellungnahme der Gesuchstellerin vom 20. Februar 2018;
- Schlussbemerkungen der Gesuchstellerin vom 19. März 2019;
- Schlussbemerkungen Einsprache 2 vom 22. März 2019;
- Schlussbemerkungen Einsprache 3 vom 12. April 2019;
- Schlussbemerkungen Einsprache 4 vom 29. März 2019.

#### 2.4 *Umweltbericht*

Nach Eingang der Schlussbemerkungen und Prüfung sämtlicher Akten wurde festgestellt, dass die Auswirkungen auf die umliegenden Schutzgebiete in den Gesuchsunterlagen zu wenig untersucht wurden. Am 9. September 2019 fand eine Besprechung zwischen dem BAZL und dem BAFU statt. Es wurde beschlossen, dass die Gesuchstellerin einen Umweltbericht (UB) einzureichen habe, welcher u. a. die Auswirkungen auf die umliegenden Schutzgebiete und deren Schutzziele aufzeigt und die Aspekte des Lärms und Wellenschlags untersucht. Das BAFU wurde ersucht, in einem Schreiben festzuhalten, welche Themen im UB zu berücksichtigen sind (festgehalten im Protokoll vom 9. September 2019).

Das BAFU hat mit Schreiben vom 30. Oktober 2019 die Eckwerte des einzureichenden UB skizziert. Auf dieser Grundlage wurde die Gesuchstellerin mit Schreiben vom 13. November 2019 vom BAZL aufgefordert, den UB in Auftrag zu geben.

Der UB wurde von der Aqua Plus AG erstellt. Das BAFU hat zum jeweils überarbeiteten UB am 30. Oktober 2019, 30. Juni 2021 und 23. Mai 2022 Stellung genommen. Der UB liegt in seiner endgültigen Fassung mit Datum vom 14. September 2021 vor.

#### 2.5 *Abschluss der Instruktion*

Mit Schreiben vom 30. April 2021 hat sich die Gesuchstellerin zu den eingegangenen Schriftstücken geäußert. Mit Schreiben vom 5. Juli 2022 hat das BAZL den

Einsprechenden die Akten aus der Instruktion zur Kenntnis gebracht und sie zu Schlussbemerkungen eingeladen (rechtliches Gehör). Mit Eingabe vom 22. respektive 26. September 2022 haben die Einsprechenden von Einsprache 2 und 3 ihre Schlussbemerkungen eingereicht. Die restlichen Einsprechenden haben sich nicht vernehmen lassen.

## B. Erwägungen

### 1. Formelles

#### 1.1 Grundlage im Luftfahrtgesetz

Im August 2001 hat der Bundesrat in Art. 36 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0) festgehalten, dass er die Anzahl Wasserflugplätze beschränken kann. Neue Wasserflugplätze wurden nicht erstellt und der Wasserflugplatz Wangen blieb der einzige in der Schweiz. Die Festlegung in Art. 36 Abs. 2 LFG ist die Folge der Volksinitiative «Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen» und dem indirekten Gegenvorschlag des Bundesrates. Der bereits bestehende Wasserflugplatz Wangen wurde erhalten und weiter betrieben.

#### 1.2 *Zuständigkeit*

Die Erstellung oder Änderung von Flugplatzanlagen auf Flugfeldern bedarf gemäss Art. 37 LFG einer Plangenehmigung des BAZL. Der Erlass eines BR für einen Flugplatz unterliegt gemäss Art. 36c Abs. 3 LFG der Genehmigung durch das BAZL.

#### 1.3 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das vorliegende Verfahren richtet sich nach den Art. 36c und 37–37h LFG und den Bestimmungen der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1), insbesondere deren Art. 24 und 27a–27f. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 37 Abs. 3 LFG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 37 Abs. 4 LFG).

#### 1.4 *Verfahren*

Vorliegend wurde ein kombiniertes, ordentliches Genehmigungsverfahren mit Publikation und öffentlicher Auflage für die Aufstockung der Seeflughalle und die Genehmigung des BR in Anwendung von Art. 37b bzw. Art. 36d LFG durchgeführt.

#### 1.5 *Verantwortung des Flugplatzhalters*

Art. 3 Abs. 1 VIL besagt unter anderem, dass Flugplätze so ausgestaltet, organisiert und geführt sein müssen, dass der Betrieb geordnet und die Sicherheit für Personen und Sachen [...] stets gewährleistet ist. Der Inhaber der Betriebsbewilligung hat für die dazu erforderliche Infrastruktur zu sorgen; die Verantwortung für einen sicheren

Betrieb liegt in jedem Fall beim Bewilligungsinhaber (Art. 17 Abs. 1 VIL).

## 1.6 Zulässigkeit der Einsprachen

Nach Art. 36d Abs. 4 und Art. 37f LFG ist zur Einsprache berechtigt, wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG; SR 172.021) Partei ist. Erforderlich ist somit gestützt auf Art. 6 i. V. m. Art. 48 VwVG, dass Einsprecher über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügen und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung, Änderung oder einer negativen Verfügung ziehen. Die tatsächliche oder rechtliche Situation der Einsprachen muss durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden können<sup>1</sup>.

Der Kreis der zur Beschwerde legitimierten Betroffenen im Einwirkungsbereich von Flugplätzen kann gemäss gefestigter Rechtsprechung sehr weit sein, ohne dass bereits von einer Popularbeschwerde zu sprechen wäre. Bezogen auf den Lärm kommt allen Personen Beschwerdelegitimation zu, die den Lärm deutlich hören können und dadurch in ihrer Ruhe gestört werden<sup>2</sup>.

Schliesslich muss die Einsprache fristgerecht, d. h. während der Auflagefrist, erhoben worden sein und es sind die Formvorschriften nach Art. 52 VwVG zu beachten.

Die Einsprechenden in den Einsprachen 1-3 sind Eigentümer/-innen resp. Pächter/-innen von Ferienhäusern in der Bucht Franzrüti in unmittelbarer Nähe zum Wasserflugplatz resp. seinen landseitigen Anlagen. Sie sind damit vom Betrieb des Wasserflugplatzes unmittelbar – d. h. mehr als jedermann – betroffen und somit zur Einsprache legitimiert.

In den Schlussbemerkungen vom 26 September 2022 teilt der Rechtsvertreter von Einsprache 2 mit, dass die Einsprechende als Verfahrenspartei ausscheide und an ihre Stelle ihr Sohn trete. Er habe mit der Genossame einen Baurechtsvertrag abgeschlossen und verfüge für die Liegenschaft Nr. 1371 in Franzrüti 6 über ein im Grundbuch eingetragenes Baurecht.

Bei der Einsprache 4 handelt es sich um Umwelt- und Naturschutzorganisationen, denen gemäss Art. 12 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) i. V. m. Art. 1 der Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen (VBO, SR 814.076) eine Beschwerdeberechtigung zukommt. Die Gesuchstellerin bestreitet jedoch die Legitimation der regionalen Umwelt- und Naturschutzorganisationen. Die Einsprechenden betrachten diese Sichtweise als überspitzt formalistisch. Gemäss Art. 12 Abs. 5 NHG können die Organisationen ihre

---

<sup>1</sup> BGE 133 II 249, E. 1.3.1

<sup>2</sup> Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009, A-1936/2006, E 3.1

rechtlich selbständigen kantonalen und überkantonalen Unterorganisationen, für deren örtliches Tätigkeitsgebiet sie generell zuständig sind, zur Erhebung von Einsprachen und im Einzelfall zur Erhebung von Beschwerden ermächtigen.

Vor diesem Hintergrund ist die Legitimation der regionalen Umwelt- und Naturschutzorganisationen zu bejahen. Sie kann letztlich jedoch offengelassen werden, da in der gleichen Einsprache auch die gesamtschweizerischen Umwelt- und Naturschutzorganisationen Einsprache erhoben haben. Diese sind zweifelsfrei legitimiert, weshalb ohnehin über die gestellten Anträge entschieden werden muss.

Auf die Einsprache 4 ist ebenfalls einzutreten.

## **2. Materielles**

### *2.1 Vorbemerkung*

Der UB wurde mehrfach überarbeitet und liegt in seiner endgültigen Version mit Datum vom 14. September 2021 vor. Der UB war nicht Gegenstand der Gesuchsunterlagen und somit auch nicht der öffentlichen Auflage. Eine Vielzahl der Einsprachepunkte und Anträge, wie z. B. die Auswirkungen auf die umliegenden Schutzgebiete, der Wellenschlag sowie der Lärm sind Gegenstand des UB und diese Aspekte wurden von entsprechenden Fachpersonen beurteilt. Die Einsprechenden konnten sich im Sommer/Herbst 2022 im Rahmen ihrer Schlussbemerkungen zum UB äussern (rechtliches Gehör).

Die Ausführungen in den Schlussbemerkungen von Einsprache 3, der UB sei lediglich eine Parteibehauptung, basiere auf völlig falschen Annahmen etc. treffen nicht zu. Die Gesuchstellerin hat den UB nach der Aufforderung des BAZL und den Vorgaben des BAFU in Auftrag gegeben (vgl. dazu oben A.2.4). Die beauftragte Firma, Aqua plus AG hat unabhängige Fachpersonen in den Bereichen Ornithologie (Vogelwarte Sempach), Lärm (Fachexperte für Akustik und Lärmschutz), Wellendynamik (Fachperson für Bootsbau und Wellendynamik) und Wildhut (Wildhüter) für die Begutachtung der einzelnen Themengebiete beigezogen. Es gibt vorliegend keine Anhaltspunkte, um an deren Fachkompetenz oder Unabhängigkeit zu zweifeln.

## 2.2 *Aufstockung Seeflughalle*

### 2.2.1 *Umfang der Prüfung*

Aus Art. 27d VIL folgt, dass das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) zu entsprechen hat sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Gestützt auf Art. 27d Abs. 2 VIL sind auf kantonales Recht gestützte Anträge zu berücksichtigen, soweit dadurch der Betrieb oder der Bau des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

### 2.2.2 *Begründung*

Aus luftfahrtrechtlicher Sicht liegt eine ausreichende Begründung für die Aufstockung der Seeflughalle vor. Gewisse Räumlichkeiten werden aufgrund der Vorgaben der EASA gemäss ATO vorgenommen (vgl. dazu oben A.1.4). Die heutige Seeflughalle bietet nur beschränkt Platz und sie entspricht auch nicht mehr in allen Belangen dem Stand der Technik. Die bauliche Erweiterung ist insgesamt ausreichend begründet. Die gegenteiligen Ausführungen in Einsprache 2 haben keine rechtliche Grundlage, da weder das LFG noch die VIL derart strenge Massstäbe an die Begründungspflicht für ein Ausbauvorhaben, wie das vorliegende, setzt. Der entsprechende Antrag in Einsprache 2 wird abgewiesen.

### 2.2.3 *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*

Mit dem Vorhaben wird die bestehende Seeflughalle um eine Etage aufgestockt. Im SIL-Objektblatt vom 14. November 2018 ist unter dem Titel «Stand der Koordination» festgehalten, dass der Flugplatzhalter eine Erweiterung des bestehenden Hangars und den Bau eines Technikraums/Carports vorsehe. Das Vorhaben steht folglich mit dem geltenden SIL-Objektblatt im Einklang.

### 2.2.4 *Allgemeine Bauauflagen*

Für die Ausführung des Vorhabens gelten folgende generelle Bestimmungen, die als Auflagen ins Dispositiv aufgenommen werden:

Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind dem BAZL zu melden und dürfen nur mit dessen Zustimmung vorgenommen werden.

Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb (Safety) massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Gesuchstellerin hat für die

erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.

Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, jeweils zehn Tage im Voraus bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich bzw. per E-Mail (lesa@bazl.admin.ch) mitzuteilen.

Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das BAZL anzurufen, welches entscheidet.

#### 2.2.5 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Die Abteilung SI des BAZL hat am 16. März 2018 in Anwendung von Art. 9 und unter Berücksichtigung von Art. 3 VIL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vorgenommen.

Gemäss dieser Prüfung liegt die Baustelle im gültigen Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) des Flugfeldes Wangen-Lachen (LSPV) im Bereich der Horizontalfläche (452 m ü. M.). Es ist daher während den Bauarbeiten auf eine Höhenbeschränkung der Baufahrzeuge zu achten. Diese haben sich an den HBK zu halten. Daraus ergibt sich folgende Auflage:

Sämtliche Baugeräte, welche eine Hindernisbegrenzungsfläche durchstossen, sind dem BAZL als Luftfahrthindernisse im Data Collection Service (DCS) unter [www.obstacleportal.ch](http://www.obstacleportal.ch) zu melden und müssen vom BAZL bewilligt werden.

Die Gesuchstellerin zeigte sich mit dieser Auflage einverstanden, sie wird entsprechend ins Dispositiv aufgenommen.

#### 2.2.6 *Arbeitnehmerschutz*

Das Arbeitsinspektorat des Kantons Schwyz nimmt mit Schreiben vom 10. April 2018 Stellung zum Vorhaben und weist auf die rechtlichen Vorgaben, wie das Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz ArG; SR 822.11) die dazugehörige Verordnung (ArGV, SR 822.113) sowie das Unfallversicherungsgesetz (UVG, SR 832.20) hin. Im Weiteren macht das Arbeitsinspektorat Auflagen in den Bereichen Sicherheit- und Gesundheitsschutz, Notausgänge und Fluchtwege, Sicherheitseinrichtungen, WC-Anlagen sowie Glas in der Architektur.

Diese Auflagen werden von der Gesuchstellerin nicht bestritten und vom BAZL als rechtskonform erachtet. Die Stellungnahme des Arbeitsinspektorates des Kantons Schwyz vom 10. April 2018 wird zur Beilage erklärt und die Auflagen sind umzusetzen. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

### 2.2.7 Brandschutz

Das Amt für Militär, Feuer- und Zivilschutz reichte am 5. April 2018 seine Stellungnahme ein und formulierte im Bereich Brandschutz folgende Auflagen:

- Die Decke über der Einstellhalle sei mit Feuerwiderstand EI 30<sup>3</sup> zu erstellen.
- Die Treppenanlage sei in nichtbrennbarer Bauweise RF1<sup>4</sup> an einer Aussenwandbekleidung zu erstellen.
- Der Technikraum sei gegenüber dem Fluchtweg mit Feuerwiderstand EI 30 abzutrennen.
- Die Fluchttüre sei mit einem Notausgangverschluss nach SN EN 179<sup>5</sup> anzuschlagen.
- Der Fluchtweg aus dem Obergeschoss sei mindestens mit einem nachleuchtenden Rettungszeichen zu kennzeichnen.
- Im Obergeschoss sei ein geeignetes Löschgerät (z. B. 9 l Schaumlöscher) zu platzieren.
- Die Maximalbelegung im Obergeschoss mit lediglich einem Ausgang / Fluchtweg sei auf 50 Personen zu beschränken.

Diese Auflagen werden von der Gesuchstellerin nicht bestritten. Das BAZL erachtet sie als rechtskonform und nimmt sie entsprechend ins Dispositiv auf.

### 2.2.8 Raumplanung

In Anwendung von Art. 2 des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) erarbeiten Bund, Kantone und Gemeinden die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen und stimmen sie aufeinander ab. Für die Luftfahrt macht dies der Bund im Rahmen des SIL, da gemäss Art. 87 der Bundesverfassung (BV; SR 101) die Luftfahrt Sache des Bundes ist. Der kantonale Richtplan Schwyz verweist im Kap. V-6 Luftverkehr zu Beginn korrekterweise auf den SIL als massgebliches Planungsinstrument für den Luftverkehr. Die Abstimmung mit den Planungen von Kanton und Gemeinden erfolgt im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses sowie im SIL-Objektblattverfahren (Anhörung der Behörden). Diese Abstimmung mit dem Richtplan des Kantons Schwyz sowie der kommunalen Planung ist beim Wasserflugplatz erfolgt.

Die materiellen und planerischen Inhalte zu den einzelnen zivilen Flugplätzen werden (entsprechend der planerischen Aufgabenteilung zwischen Gemeinden, Kantonen und Bund) ausschliesslich in den SIL-Objektblättern festgelegt. In den kantonalen Richtplänen resp. den kommunalen Zonenplänen werden die Festlegungen des SIL (Flugplatzperimeter, Gebiet mit Lärmbelastung / Hindernisbegrenzung etc.) le-

---

<sup>3</sup> Entspricht das Bauelement EI30, bedeutet dies, dass es 30 Minuten als Raumabschluss den Feuerdurchtritt verhindert und dabei die maximal erlaubten Temperaturen auf der feuerabgewandten Seite nicht überschreitet.

<sup>4</sup> Nicht brennbar bzw. kein Brandbeitrag (z.B. Glas, Beton, Gips).

<sup>5</sup> Bestimmungen zu Türen und Ausgänge in Fluchtwegen.

diglich als «Ausgangslage» resp. «Hinweise» aufgeführt.

Die gegenteiligen Ausführungen in den Einsprache 2 und 4 bezüglich der fehlenden Koordination zwischen Bund, Kanton und Gemeinde sind unbegründet und die entsprechenden Anträge werden abgewiesen.

### 2.2.9 Zonenplan und Gemeindebaureglement

In den Einsprachen 1-3 wird wiederholt vorgebracht, die Aufstockung der Seeflughalle verstosse gegen den Zonenplan und das Baureglement der Gemeinde Wangen. In der Wohnzone seien nur eingeschossige und nicht störende Betriebe zugelassen.

Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb eines Flugplatzes dienen (Flugplatzanlagen), dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden (Art. 37 Abs. 1 LFG).

Der bereits bestehende Hangar dient dem Betrieb des Wasserflugplatzes und ist eine Flugplatzanlage. Der Theorie-, Briefing- und Schulungsraum (inkl. Simulator), welche Betriebsräume der Aufstockung darstellen, dienen vollständig dem Betrieb des Wasserflugplatzes. Die «Seaplane Lounge» kann nicht als betriebsnotwendig bezeichnet werden, aufgrund ihrer Ausgestaltung ist sie jedoch aviatischer Natur.

Selbst wenn man die «Seaplane Lounge» und gewisse untergeordnete Nebenräume nicht als aviatisch bezeichnen würde, wäre der flächenmässig überwiegende Anteil immer noch aviatisch. Insgesamt dient der überwiegende Teil der Aufstockung dem Betrieb des Wasserflugplatzes und sie ist in ihrer Gesamtheit eine Flugplatzanlage.

Die Seeflughalle ist unbestrittenermassen innerhalb des Flugplatzperimeters gemäss SIL-Objektblatt vom 14. November 2018. Innerhalb des Flugplatzperimeters wird den Flugplatzanlagen Priorität eingeräumt, die Nebenanlagen ordnen sich den Flugplatzanlagen unter. Vorliegend handelt sich – wie bereits ausgeführt – um eine Flugplatz- und nicht um eine Nebenanlage gemäss Art. 37m LFG. Der Flugplatzperimeter überlagert die Nutzungszonen der Gemeinden. Gemäss Art. 37 Abs. 4 LFG i. V. m. Art. 27d Abs. 2 VIL ist das kantonale (und somit auch das kommunale) Recht zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt. Aufgrund der Überlagerung der Nutzungszone der Gemeinde, gilt diese lediglich für sogenannte Nebenanlagen, nicht jedoch für Flugplatzanlagen<sup>6</sup>.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Ausführungen in den Einsprachen 1-3 bezüglich Bestreitung einer Flugplatzanlage, Anwendung des kommunalen Nutzungsplanes bzw. des Gemeindebaureglementes öffentlich-rechtlich unbe-

---

<sup>6</sup> SIL- Konzeptteil vom 26. Februar 2020, Kapitel 3.3 «Koordination mit der Raumplanung» Kapitel Flugplatzperimeter und Rahmenbedingungen zur Infrastruktur

gründet sind und die entsprechenden Anträge abgewiesen werden.

#### 2.2.10 Gewässerraum

Art. 36a des Gewässerschutzgesetzes (GschG; SR 814.20) hält zum Gewässerraum fest, dass die Kantone nach Anhörung der betroffenen Kreise den Raumbedarf der oberirdischen Gewässer festlegen, der erforderlich ist für die Gewährleistung der natürlichen Funktionen des Gewässers, den Schutz vor Hochwasser und die Gewässernutzung. Da vorliegend der Kanton den Gewässerraum noch nicht festgelegt hat, gelten die Vorschriften der Gewässerschutzverordnung (GschV SR 814.201). In Anwendung von Art. 41b GschV (stehende Gewässer) bzw. der entsprechenden Übergangsbestimmung dazu, beträgt der Gewässerraum vorliegend 20 m. Die Seeflughalle liegt unbestritten zumindest teilweise im Gewässerraum.

Gemäss Art. 41c GschV dürfen im Gewässerraum nur standortgebundene und im öffentlichen Interesse liegende Bauten errichtet werden. Die bestehende Seeflughalle ist standortgebunden und fällt unter den Bestandesschutz (Besitzstandsgarantie). Dies wird von keiner Seite bestritten. Die geplante Aufstockung jedoch sei weder standortgebunden noch im öffentlichen Interesse, so die Ausführungen in Einsprache 2. Briefing-, Lounge-, Galerie- und Archivräume seien nicht auf einen Standort im Gewässerraum angewiesen.

Der Wasserflugplatz ist für seinen Flugbetrieb auf einen Standort am Gewässer angewiesen und die zum Wasserflugplatz gehörende Infrastruktur ist im dafür vorgesehenen Flugplatzperimeter zu realisieren (vgl. dazu oben B.2.2.9). Einzelne Anlage- teile auszulagern und auf anderen Flugplätzen zu realisieren, wie dies teilweise von den Einsprechenden verlangt wird, würde den genannten Bestimmungen von SIL, LFG und VIL widersprechen. Bei der Aufstockung handelt es sich um Infrastrukturen, die grösstenteils einen Bezug zum Wasserflugplatz haben oder zu einem überwiegenden Teil betriebsnotwendig sind. Die Standortgebundenheit für die Aufstockung in ihrer Gesamtheit wird deshalb bejaht.

Mit der Aufnahme der Bestimmung von Art. 36 Abs. 2 LFG (vgl. dazu oben B.1.1) wurde der politische Wille zum Erhalt des einzigen Wasserflugplatzes in der Schweiz zum Ausdruck gebracht. Der Argumentation in Einsprache 2, es bestehe für den Wasserflugplatz kein öffentliches Interesse, kann vor diesem Hintergrund nicht gefolgt werden. Das BAZL ist der Ansicht, dass mit der Aufnahme der Bestimmung in einem Bundesgesetz, der Aufnahme des Wasserflugplatzes Wangen im SIL- Konzeptteil und dem Erlass des SIL- Objektblatts ein öffentliches Interesse zu bejahen ist.

Es gilt zudem festzuhalten, dass mit der Aufstockung der Seeflughalle kein zusätzlicher Boden im Gewässerraum beansprucht und der Zugang zum Gewässer nicht

verändert wird. Die natürliche Funktion des Gewässerraums gemäss Art. 36a GschG wird gewahrt und es findet keine zusätzliche, jedenfalls keine über die bestehende Baute hinausgehende, Beeinträchtigung statt. Mit der geplanten Aufstockung wird die Infrastruktur für den Gewässerraum auf die schonendste Art vorgenommen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Ausführungen in Einsprache 2 zur Standortgebundenheit und dem fehlenden öffentlichen Interesse sowie zur Beeinträchtigung des Gewässerraums unbegründet sind und die entsprechenden Anträge abgewiesen werden.

### *2.2.11 Ortsbildschutz und umliegende Schutzgebiete*

In Einsprache 2 wird ausgeführt, dass die Aufstockung am empfindlichen Seeufer das lokale Ortsbild störe, welches auch in den Schutzzielen des betroffenen und direkt angrenzenden BLN-Objekts Nr. 1406 erwähnt werde.

Bezüglich der Auswirkungen der Aufstockung auf die umliegenden Schutzgebiete und den Ortsbildschutz verlangte das BAFU in seiner Stellungnahme vom 30. Juni 2021 den UB entsprechend zu ergänzen.

In der abschliessenden Stellungnahme vom 23. Mai 2022 hält das BAFU u. a. fest, dass die von der Gesuchstellerin nachgereichte Visualisierung die Integration des Projekts in die bestehenden Gebäudeanlagen zeige. Der Antrag des BAFU sei erfüllt, da jetzt alle identifizierten, möglichen Auswirkungen der Aufstockung der Seeflughalle auf das Landschaftsbild, die umliegenden Schutzgebiete sowie das BLN-Objekt «Obersee» ermittelt wurden. Die Visualisierung soll dem Anhang des UB als Illustration beigelegt werden, so das BAFU.

Es gibt vorliegend keine Anhaltspunkte, um von der Fachmeinung des BAFU abzuweichen.

Der entsprechende Antrag in Einsprache 2 erweist sich als unbegründet und wird abgewiesen.

Dem Antrag des BAFU entsprechend wird die Visualisierung als Illustration zum Anhang des UB erklärt. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

### *2.2.12 Materielle Enteignung*

Ulrich Diethelm ist im Besitz einer Betriebsbewilligung für den Wasserflugplatz bzw. die neu gegründete GmbH (Gesuchstellerin) beantragt eine solche. Der Wasserflugplatz verfügt folglich über keine Betriebskonzession und es steht ihm auch kein Ent-

eignungsrecht zu (Art. 36b LFG e contrario).

In Einsprache 3 wird materielle Enteignung nach dem Enteignungsgesetz (EntG; SR 711) geltend gemacht und es wird eine vollständige Entschädigung für den Wertverlust des Ferienhauses auf der Parzelle-Nr. 1374 verlangt. Die Aufstockung führe zu einem Schattenwurf und verminderter Sonneneinstrahlung.

Nach der Rechtsprechung liegt eine materielle Enteignung vor, wenn einem Eigentümer der bisherige oder ein voraussehbarer künftiger Gebrauch seines Grundeigentums untersagt oder besonders stark eingeschränkt wird, weil ihm eine aus dem Eigentumsinhalt fließende wesentliche Befugnis entzogen wird. Geht der Eingriff weniger weit, so kann ausnahmsweise eine Eigentumsbeschränkung einer Enteignung gleichkommen, falls ein einziger oder einzelne Grundeigentümer so getroffen werden, dass ihr Opfer gegenüber der Allgemeinheit unzumutbar erscheint und es mit der Rechtsgleichheit nicht zu vereinbaren wäre, wenn hierfür keine Entschädigung geleistet würde (sog. Sonderopfer).<sup>7</sup>

Für die Beurteilung, ob ein übermässiger und nicht hinzunehmender Schattenwurf vorliegt, wird die Beschattung an einem sogenannten «mittleren Wintertag» (8. Februar) bzw. bei Tag- und Nachtgleiche (21. März) beurteilt, bezogen auf die 2-Stunden-Regel. Sofern an diesen Tagen im Durchschnitt die Beschattung der Liegenschaft durch das geplante Objekt nicht mehr als 2 Stunden beträgt, wird von einer hinnehmbaren Beschattung gesprochen.<sup>8</sup>

Gestützt auf den vermassten Katasterplan vom 4. Dezember 2017, Plan-Nr. 1301 kann festgehalten werden, dass die Aufstockung der Seeflughalle in nordwestlicher Richtung und quergestellt zum Ferienhaus auf Parzelle Nr. 1374 erfolgt. Aufgrund der Lage und Dimension der Seeflughalle ist eine Beschattung und verminderte Sonneneinstrahlung lediglich auf dem südwestlichen Teil von Parzelle-Nr. 1374 bei einem flachen Sonnenwinkel in den Morgenstunden gegeben. Auf dem nordwestlichen Teil der fraglichen Parzelle und im Bereich des direkten Seeanstosses ist aufgrund der Lage der Seeflughalle keine Beeinträchtigung gegeben.

Daraus folgt, dass die in der Rechtsprechung erwähnten Voraussetzungen für eine nicht hinzunehmende Beschattung vorliegend nicht gegeben sind.

Der Antrag auf Entschädigung aus materieller Enteignung wird abgewiesen und da es sich um einen zulässigen Schattenwurf handelt, ist die Realisierung der Aufstockung zulässig.

Betreffend die Geltendmachung von Abwehransprüchen wegen übermässiger nach-

---

<sup>7</sup> BGE 1C\_275/2018

<sup>8</sup> BGE 106 Ib 231

barrechtlicher Einwirkungen im Sinne von Art. 684 Zivilgesetzbuch (ZGB; SR 210) wird die Einsprechende auf den Zivilweg verwiesen.

### 2.2.13 Ökologischer Ausgleich

Im SIL-Objektblatt finden sich hierzu die allgemeinen Ausführungen zu möglichen Aufwertungsmassnahmen und dem Richtwert von 12 % des Flugplatzperimeters. Im SIL-Koordinationsprotokoll vom Mai 2017 wurde festgehalten, dass mangels geeigneter Aufwertungsflächen (geringe Flächenbeanspruchung des Wasserflugplatzes auf dem Land) die vorhandene Kirschlorbeer-Hecke (invasiver Neophyt) im Zuge der geplanten Aufstockung durch eine einheimische Heckenart ersetzt und dies in der entsprechenden Verfügung festgehalten werden soll.

Das BAFU empfiehlt in seiner abschliessenden Stellungnahme vom 23. Mai 2022 eine Begrünung des Dachs der Seeflughalle zu prüfen. Zur Begründung wird die Schaffung naturnaher Flächen und geschützter Brutplätze angeführt.

Im UB werden die nachfolgend aufgeführten zwei Vorschläge zu ökologischen Ausgleichsmassnahmen gemacht:

- Aufwertungen der unternehmenseigenen Betriebsflächen, wie z. B. extensive Bewirtschaftung der Wiesenflächen vor dem Hangar mit artenreicher Blumenwiese (Schnitt 1-2-mal jährlich);
- Dachbegrünung der Seeflughalle zur Schaffung naturnaher Flächen.

Im Gesuch zur Aufstockung der Seeflughalle und der Genehmigung des BR werden keine Aufwertungsmassnahmen genannt. Die Gesuchstellerin hat dies nachzuholen und innert 6 Monaten nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung ein entsprechendes Konzept zur ökologischen Aufwertung (z. B. Heckenart, Dachbegrünung, extensive Wiesenfläche) zu erarbeiteten und dem BAZL zur Prüfung einzureichen. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

Dem Antrag in Einsprache 2 bezüglich Aufwertungsmassnahmen wird entsprochen.

### 2.2.14 Fazit

Das Gesuch für die Aufstockung der Seeflughalle erfüllt die gesetzlichen Anforderungen. Die Plangenehmigung kann mit den beantragten Auflagen erteilt werden.

## 2.3 *Betriebsreglement*

### 2.3.1 *Umfang der Prüfung*

Nach Art. 25 Abs. 1 VIL wird das BR sowie Änderungen desselben genehmigt,

wenn:

- der Inhalt den Zielen und Vorgaben des SIL entspricht;
- die Vorgaben der Betriebsbewilligung und der Plangenehmigung umgesetzt sind;
- die luftfahrtspezifischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes erfüllt sind;
- der Lärmbelastungskataster festgesetzt werden kann;
- bei Flughäfen die Sicherheitszonenpläne öffentlich aufliegen bzw. bei Flugfeldern der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster festgesetzt werden kann;
- die Voraussetzungen für die Gewährleistung der Sicherheit gemäss Art. 23a VIL erfüllt sind.

### 2.3.2 *Ziele und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt*

Das SIL-Objektblatt Wangen wurde vom Bundesrat am 14. November 2018 verabschiedet. Die Erstellung eines BR ist ein Auftrag aus dem SIL-Objektblatt. Der Wasserflugplatz verfügt bis anhin über kein BR, einzelne Bestimmungen befinden sich in der Betriebsbewilligung vom 22. Januar 1976. Das SIL-Objektblatt enthält einzelne Eckwerte zum Wasserflugplatz und hält fest, dass die weiteren Rahmenbedingungen zum Betrieb (Jahreskontingent, Betriebszeiten, An- und Abflugrouten, etc.) in einem BR festzuhalten sind. Mit der Einreichung des Gesuchs zur Genehmigung des BR ist die Gesuchstellerin dieser Aufforderung nachgekommen. Auf die einzelnen Bestimmungen im BR wird im Nachfolgenden noch im Detail eingegangen. Insgesamt kann festgehalten werden, dass das eingereichte BR den Vorgaben und Zielen des SIL-Objektblatts entspricht.

### 2.3.3 *Vorgaben der Betriebsbewilligung und der Plangenehmigung*

Die geltende Betriebsbewilligung vom 22. Januar 1976 enthält einzelne Bestimmungen zum Flugbetrieb. Es ist unter anderem festgehalten, dass Nachtflüge untersagt sind, die meteorologischen Mindestbedingungen einzuhalten sowie die Start- und Landeleistungen der zugelassenen Flugzeuge den für Start und Landung vorgeschriebenen Sicherheitsspielraum zu gewährleisten haben.

Das Verbot von Nachtflügen wird mit dem eingereichten BR eingehalten. Die beiden anderen Vorgaben werden in der Zwischenzeit in der VIL geregelt und stehen dem BR nicht entgegen. Mit der Genehmigung des BR wird auch eine neue Betriebsbewilligung ausgestellt, welche keine betrieblichen Elemente mehr enthält. Vorgaben aus einer Plangenehmigung, die für das BR relevant wären, gibt es vorliegend nicht. Die neue Betriebsbewilligung wird auf die von Ulrich Diethelm, Flugplatzleiter und Vertreter der neu gegründeten Wasserflugplatz Wangen GmbH (Flugplatzhalterin Wasserflugplatz Wangen) ausgestellt.

### 2.3.4 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Die beiden Abteilungen SI und SB des BAZL haben das Vorhaben in Anwendung von Art. 9 VIL luftfahrtspezifisch geprüft. Die Abteilung SB beantragt, auf der Karte (Anhang 5 BR) das Kürzel «E» statt «O» für Osten zu verwenden. Im Weiteren sei eine «Visual Approach Chart» (VAC) zu erstellen auf welcher u. a. ersichtlich sei, wie und wo genau die Platzrunde geflogen werde (speziell bei Downwind und in Bezug auf lärmempfindliche Gebiete am Nordufer).

Die Gesuchstellerin hat dem BAZL innert 30 Tagen nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung per E-Mail (lifs@bazl.admin.ch) einen Publikationsvorschlag für die neue VAC-Karte zur Prüfung und Freigabe einzureichen. Eine entsprechende Bestimmung zur Erstellung der VAC-Karte und der Anpassung von Anhang 5 BR wird ins Dispositiv aufgenommen.

Die Abteilung SI hat keine Bemerkungen zum eingereichten BR.

Die luftfahrtspezifischen Anforderungen sind unter Berücksichtigung der beiden Anträge erfüllt.

### 2.3.5 *Anforderungen der Raumplanung*

Gemäss den Stellungnahmen des ARE Kanton Schwyz vom 16. Juli 2018 sowie des AREG vom 13. Juni 2018 liegen aus raumplanerischer Sicht keine Einwände gegen das Vorhaben vor. Das BAFU hat in seiner Stellungnahme vom 21. September 2018 diesbezüglich ebenfalls keine Einwände vorgebracht. Die Standortgemeinde Wangen hat sich zum Vorhaben nicht vernehmen lassen.

In Einsprache 4 wird ausgeführt, dass die Genehmigung des eingereichten BR im Widerspruch zum Richtplan des Kantons Schwyz stehe. Dieser halte unter anderem fest, dass die Landschaftsqualität zu erhalten, der Biodiversität Beachtung zu schenken und die Aufwertung von Vernetzungskorridoren anzustreben sei. Die Pistenzone des Wasserflugplatzes überschneide sich zwischen Bollingen und Buechberg mit einer wichtigen Achse des Vernetzungssystems für Wildtiere.

Gemäss Auskunft des Wildhüters im UB sind Querungen des Obersee durch Schalenwild sehr seltene Ereignisse. Solche würden in der Regel durch Störungen in den Landlebensräumen ausgelöst. Bisher seien keine Zwischenfälle mit dem Bootsverkehr oder Wasserflugzeugen bekannt. Die Beeinträchtigung der Verbindungsachse über den Obersee wird als vernachlässigbar eingestuft.

Bezüglich der erfolgten Abstimmung mit dem Richtplan des Kantons Schwyz und der kommunalen Planung wird auf die Ausführungen unter B.2.2.8 verwiesen. Die entsprechenden Anträge in den Einsprachen 2–4 sind öffentlich-rechtlich unbegründet

und werden abgewiesen.

### 2.3.6 Anforderungen des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes

In den Einsprachen 2-4 wird vorgebracht, dass durch den Wasserflugplatz eine erhebliche Beeinträchtigung der betroffenen Schutzgebiete und eine Verletzung ihrer Schutzziele vorliege. Das eingereichte BR verletze die Umweltschutzgesetzgebung und sei nicht zu genehmigen. Beantragt werden im Weiteren die Durchführung einer Umweltrechtverträglichkeitsprüfung (UVP) und die Einholung eines Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK).

Nachfolgend wird auf die wichtigsten Aspekte und Erkenntnisse der Untersuchungen im UB vom 14. September 2021 eingegangen. Im UB untersucht wurden mögliche Störwirkungen der Luftfahrzeuge des Wasserflugplatzes in Bezug auf die Schutzziele der umliegenden Schutzgebiete (Flora und Fauna). Näher untersucht wurden insbesondere der Wellenschlag, sowie der visuelle und akustische Reiz von Flugzeugen auf Vögel und die damit verbundenen Auswirkungen auf Verhaltensmuster, wie Nahrungsaufnahme, Brutgeschäft, Mauser und Fluchtverhalten.

Es wird vorliegend auf eine Wiederholung der untersuchten Schutzgebiete und Vogelarten sowie die technischen Details zu den durchgeführten Lärmmessungen und Beobachtungen vor Ort verzichtet. Informationen hierzu finden sich im UB, welcher – wie bereits erwähnt – als massgebliches Dokument verbindlich ist.

Zu den nachfolgend aufgeführten Bereichen kann gestützt auf den UB Folgendes festgehalten werden:

Auswirkungen auf Vögel:

Überwinternde Wasservögel sind durch den Flugbetrieb nicht betroffen, da zu dieser Jahreszeit kein Flugbetrieb stattfindet. Brutvögel in den Schutzgebieten sind aufgrund der grossen räumlichen Distanz nicht betroffen oder sie gelten aufgrund ihrer grossen Fluchtdistanz als störungsunempfindlich. Eine Beeinträchtigung ist hinsichtlich Bewegungsmuster und Störwirkung grundsätzlich vergleichbar mit derjenigen durch den Bootsverkehr, nicht aber hinsichtlich Häufigkeit, da der Bootsverkehr sehr viel häufiger vorkommt als der Flugbetrieb. Auf dem Taxiway (Geschwindigkeit der Wasserflugzeuge beträgt ca. 6 km/h) findet keine massgebliche Störung der Wasservögel statt.

Wellenschlag:

Die Wellenbildung durch die Wasserflugzeuge im Bereich des Taxiways ist vergleichbar mit einer leichten Segelyacht (Katamaran). Die Wellenhöhen an der Uferlinie bewegen sich im Bereich von maximal 5-10 cm. Bei Start und Landung in der Seemitte findet durch die abnehmende Verdrängung bei höheren Geschwindigkeiten

durch den zunehmenden Auftrieb der Tragflächen eine Reduktion der Wellenhöhen statt. Durch die Entfernung zum Ufer von in der Regel mindestens 500 m (bis > 4 km) erfolgt eine weitere Reduktion der Wellenenergie durch innere Reibung und Überlagerung mit anderen Wellen (Wind, Bootsverkehr). Die das Ufer erreichenden Wellen sind nicht mehr von der Hintergrundbelastung zu trennen. Es ist von keiner wesentlichen Beeinträchtigung oder Gefährdung von Lebensräumen, Ufervegetation oder Brutplätzen durch den Betrieb des Wasserflugplatzes auszugehen. Dies trifft sowohl auf die Schilfbestände, die Flachmoore sowie das Delta der Wägitaler Aa zu. Auch führt der Betrieb nicht zu einer Beeinträchtigung der Uferstabilität (Erosion).

Die Erhöhung der Anzahl Flugbewegungen führt zu einer Zunahme der Häufigkeit, nicht aber der Intensität der Wellenbelastung. Durch die untergeordnete Bedeutung der durch Wasserflugzeuge verursachten Wellen im gesamten Wellenregime des Zürich-Obersees ist auch bei einer Erhöhung der Anzahl Flugbewegungen nicht von einer stärkeren Belastung der Uferstruktur und der Uferlebensräume auszugehen.

Beeinträchtigung der Schutzziele durch den Betrieb:

Mit wenigen Ausnahmen werden die Schutzziele der Schutzgebiete nicht beeinträchtigt. Dies liegt zum einen an der zeitlichen Trennung von Flugbetrieb und Schutzziel (z. B. Rast- und Überwinterungsplätze) und zum anderen an der mehrheitlich sehr grossen Horizontalabstanz zwischen Flugfeld und Schutzgebiet. Diese Beurteilung ist damit unabhängig von der Anzahl Flugbewegungen pro Jahr.

Nicht vollständig ausgeschlossen wird im UB eine geringe Beeinträchtigung von Schutzzielen in den Schutzgebieten BLN «1406 Obersee», im Wasser- und Zugvogelreservat Nr. 105 «Zürich-Obersee» sowie im «Nuoler Ried». Durch die geographische Überlagerung dieser Schutzgebiete überlagern sich auch die Schutzziele. Beeinträchtigt wird ausschliesslich das Ziel zum Schutz und Förderung der standort-typischen Fauna, insbesondere der (Wasser-)Vögel. Die Beeinträchtigung wird im Gesamtkontext jedoch als vernachlässigbar eingestuft. Nachfolgend werden nur einige Gründe genannt:

- Die Störwirkung tritt nur während einem kurzen Zeitraum und an wenigen Tagen auf (Singularität der Störwirkung).
- Die geringe Lärmbelastung, welche durch den Betrieb auf die Schutzgebiete einwirkt. Die Umgebungsgeräusche überwiegen in den meisten Fällen.
- Die grosse Distanz zwischen Brutgebieten und Flugfeld.
- Der Bootsverkehr und die daraus entstehende Beeinträchtigung der Schutzgebiete übersteigt die Beeinträchtigung durch den Flugbetrieb sowohl in Häufigkeit (Auftrittintervall, Einwirkdauer) als auch in Intensität (räumliche Nähe zu den Schutzgebieten, Schallpegel, Wellenbildung) sehr deutlich.

Insgesamt gelangt der UB zum Schluss, dass der Betrieb des Wasserflugplatzes nur in sehr geringem Masse zu einer Beeinträchtigung der umliegenden Schutzgebiete,

ihrer Schutzziele sowie von einzelnen Artengruppen führt. Auch bei einer Erhöhung der Anzahl Flugbewegungen wird nicht von einer wesentlich stärkeren Belastung und damit von einer stärkeren Beeinträchtigung der Schutzgebiete und ihrer Schutzziele ausgegangen. Die berechneten Immissionspegel in weiter entfernten Schutzgebieten sind im Vergleich zu anderen Geräuschen sehr tief und werden im UB als nicht relevant eingestuft. Die Immissionspegel in den nahe gelegenen Schutzgebieten liegen im wahrnehmbaren Bereich und sind vergleichbar mit einem normalen Gespräch.

Um eine mögliche Beeinträchtigung weiter zu minimieren schlägt der UB in diesem Bereich – wie vom BAZL und BAFU im Auftrag gefordert – folgende Massnahme vor: «Die östliche Begrenzung des zulässigen Start- und Landebereiches soll im BR angepasst werden. Die östliche Begrenzungslinie soll neu vom Hafen Ziegelhof zum Hafen Seewald, Nuolen und nicht mehr wie bisher nach Schmerikon erfolgen (vgl. Abb. 5.1 des UB)».

Mit dieser Massnahme erfolgt eine Erhöhung der Minimaldistanz zum Wasser- und Zugvogelreservat Nr. 105 «Zürich-Obersee» von heute 180 auf knapp 500 m. Eine allfällige Beeinträchtigung der Schutzziele des Schutzgebietes kann damit vermieden werden.

Die Gesuchstellerin ist mit dieser Massnahme einverstanden und sie wird aufgefordert, diese Anpassung im BR vorzunehmen und dem BAZL zur Genehmigung einzureichen. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

Nach erfolgter Anpassung im BR wird auch eine Fortschreibung des SIL-Objektblatts Wangen notwendig sein, da das Gebiet auch dort ausgeschieden ist.

Die Ausführungen in den Einsprachen 2-4 betreffend Verletzung der Schutzgebiete bzw. ihrer Schutzziele und der Umweltschutzgesetzgebung generell sind öffentlich-rechtlich unbegründet und die entsprechenden Anträge werden abgewiesen. Die Anträge zur Durchführung einer UVP und der Einholung eines Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) werden ebenfalls abgewiesen. Da auf dem Wasserflugplatz Wangen zukünftig weniger als 15 000 Flugbewegungen stattfinden, unterliegt das Vorhaben nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (Nr. 14.2 des Anhangs zur UVPV, Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung; SR 814.011). An der Besprechung zwischen dem BAFU und dem BAZL vom 9. September 2019 wurde festgehalten, dass erst nach Vorliegen des UB über die Erforderlichkeit eines entsprechenden Gutachtens der ENHK entschieden werden könne<sup>9</sup>. Aufgrund der Beurteilung und Ergebnisse im UB wurde auf eine entsprechende Begutachtung verzichtet. Das BAFU als Fachbehörde in Umweltfragen hat nach Vorliegen des UB kein Gutachten

---

<sup>9</sup> Beschlussprotokoll vom 9. September 2020 19, Ziffer 5

der ENHK verlangt.

### 2.3.7 Festsetzung des Lärmbelastungskatasters

Im SIL-Objektblatt vom 14. November 2018 ist zum Lärmbelastungskataster (LBK) u. a. festgehalten, dass in der Anlagekarte kein Gebiet mit Lärmbelastung ausgewiesen werde. Aufgrund der nicht fix definierten Piste, fehlender Emissionsgrenzwerte auf dem See sowie der geringen Störwirkung der Wasserflugzeuge am Ufer und in Ufernähe wurde beschlossen, auf eine Fluglärmrechnung und die Erstellung eines LBK zu verzichten. Die nachträglich durchgeführten Lärmmessungen gemäss UB bekräftigen diesen Beschluss. Auf die Einwände in den Einsprachen bezüglich der Lärmbelastung in Bezug auf ihre Liegenschaften wird unter B.2.3.4 separat eingegangen.

### 2.3.8 Festsetzung des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters

Aufgrund der variablen Piste und dem Umstand, dass sich auf dem See keine dauerhaften Hindernisse befinden, wurde auf die Erarbeitung eines Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) für den Wasserflugplatz Wangen verzichtet. Dies ist im SIL-Objektblatt entsprechend festgehalten.

### 2.3.9 Voraussetzungen gemäss Art. 23a VIL

Der Wasserflugplatz fällt nicht in den Anwendungsbereich der Zertifizierung nach EU-Recht. Die Prüfung der Voraussetzungen nach Art. 23a VIL erübrigt sich somit.

## 2.4 Weitere Einsprechpunkte in den Einsprachen 2 und 3 zum Betriebsreglement

### 2.4.1 Anzahl der Flugbewegungen

In Anhang 2, Ziffer 2.7 des eingereichten BR ist festgehalten, dass auf dem Flugplatz pro Kalenderjahr höchstens 1500 Flugbewegungen erlaubt sind.

Die Einsprechenden in den Einsprachen 2-4 wehren sich gegen diese Obergrenze. Dies würde praktisch einer Vervierfachung der Flugbewegungen im Durchschnitt der letzten vier Jahre entsprechen. Die Auswirkungen dieser massiven Erhöhung auf die Menschen und die Umwelt in Bezug auf Lärm und Gestank sei nicht hinnehmbar. Eine solche Erhöhung sei auch nicht begründet, da der Flugplatzleiter wiederholt festgehalten habe, den Flugbetrieb in der Zukunft im ähnlichen Rahmen weiter zu betreiben. Es wird beantragt, die Obergrenze im BR auf 415 Flugbewegungen pro Jahr festzulegen.

In den Festlegungen zum SIL-Objektblatt wurde festgehalten, dass der Flugbetrieb

auf 1500 Flugbewegungen pro Jahr begrenzt sei und das Jahreskontingent in einem BR festzulegen sei. Die abschliessende Interessenabwägung wurde somit klar dem Betriebsreglementsverfahren zugewiesen. Im Durchschnitt der letzten vier Jahre (2013–2016) fanden gemäss SIL-Objektblatt 415 Flugbewegungen statt. In den letzten zehn Jahren gab es 2014 und 2019 je einen Höchstwert von 666 bzw. 608 Flugbewegungen.

Gewichtet bei der Festlegung der Obergrenze der Flugbewegungen im BR werden sowohl die Interessen der Einsprechenden als auch diejenigen der Gesuchstellerin. Angesichts des Durchschnitts der Flugbewegungen der letzten Jahre (415 Bewegungen), der beiden genannten Höchstwerte und der genannten Interessen der Einsprechenden und erscheint die Festlegung eines Jahreskontingents auf der Höhe von 1000 Flugbewegungen als angemessen. Im Sinne des Vorsorgeprinzips ist dieser Wert betrieblich vertretbar und wirtschaftlich tragbar. Ein gewisser Entwicklungsspielraum wird somit dem einzigen Wasserflugplatz in der Schweiz – auch angesichts der Ausbildungsfunktion – zugestanden. Eine Plafonierung der Flugbewegungen auf dem heutigen Stand liesse überhaupt keine Entwicklung zu und wäre unverhältnismässig.

Das BAFU hatte in seiner Stellungnahme vom 21. September 2018 keine Einwände gegen 1500 Flugbewegungen. Mit der Einschränkung der Betriebszeiten sei dem Vorsorgeprinzip bereits genügend Rechnung getragen, so das BAFU. Gegen eine Beschränkung auf 1000 Flugbewegungen hat das BAFU sicherlich keine Einwände.

Bei nachgewiesenem Bedarf und entsprechendem Gesuch ist eine Erhöhung der Flugbewegungen im BR bis zum SIL-Potential von 1500 Flugbewegungen möglich.

Das BAZL legt die Obergrenze im BR bei 1000 Flugbewegungen pro Jahr fest. Die Gesuchstellerin hat das BR entsprechend anzupassen und dem BAZL einzureichen.

Soweit weitergehend werden die Anträge in den Einsprachen 2-4 als öffentlich-rechtlich unbegründet abgewiesen.

#### 2.4.2 *Betriebszeiten*

Gemäss Betriebsbewilligung vom 22. Januar 1976 war die Benutzung des Wasserflugplatzes bis anhin nur zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung untersagt (Nachtflüge). Die Öffnungszeiten des Wasserflugplatzes gemäss eingereichtem BR sind neu von Montag bis Samstag von 08.00 bis 12.00 Uhr und von 14.00 bis 17.00 Uhr Lokalzeit vorgesehen. Es gibt somit neu eine Mittagspause von 2 Stunden. An Sonn- und Feiertagen gibt es eine weitere Einschränkung, am 15. August (Mariä Himmelfahrt) und 1. November (Allerheiligen) sind keine Platzrunden erlaubt und zudem ist der Flugplatz

am Karfreitag und Bettag sowie vom 1. Dezember bis 31. März geschlossen.

Im UB werden betreffend die Reduktion der Betriebszeiten folgende zwei Massnahmen zur Prüfung vorgeschlagen:

- Flugbetrieb von 10.00 bis 12.00 Uhr und von 13.30 bis 17.00 Uhr. Zur Begründung wird ausgeführt, dass damit eine Beschränkung der Immissionen auf ohnehin störungsintensive Zeiträume (Strassen-, Boots- und Flugverkehr) möglich wäre und eine Störung von dämmerungs- und nachtaktiven Arten vermieden werden könnte.
- Zusätzlich kein Betrieb im November und somit kein Flugbetrieb vom 1. November bis 31. März. Zur Begründung wird ausgeführt, dass dadurch eine mögliche Beeinträchtigung der Rast- und Zugvögel (Wintergäste) vermieden werden könnte.

Die Gesuchstellerin zeigt sich bereit, den Flugbetrieb erst ab 09.00 Uhr aufzunehmen. Die Zeit von 09.00 Uhr bis 10.00 Uhr sei wichtig für die Durchführung von Schulungsflügen, da zu dieser Zeit noch wenig Bootsverkehr stattfindet. Am Flugbetrieb im Monat November möchte die Gesuchstellerin festhalten, da in diesem Monat ebenfalls wenig Bootsbetrieb herrsche und seit jeher die Flugzeugversicherungen so abgeschlossen seien (Dezember bis März besteht eine Stillstandskasko).

Die Argumente betreffend geringem Bootsverkehr und den Schulungsflügen (Safety) sind nachvollziehbar. Mit der Reduktion um 1 Stunde wird der Vorsorge Rechnung getragen. Es besteht eine Ausgewogenheit zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Wasserflugplatzes und den Interessen des Umweltschutzes und der Einsprechenden, welche die Betriebszeiten generell bemängeln, jedoch keine konkreten Betriebszeiten vorschlagen. Das BAFU war gemäss Stellungnahme vom 21. September 2018 mit den Betriebszeiten gemäss eingereichtem BR einverstanden. Zu den vorgeschlagenen Betriebszeiten gemäss UB hat sich das BAFU nicht geäußert, gegen eine weitergehende Einschränkung hat es aber sicher keine Einwände.

Die Gesuchstellerin hat das BR wie folgt anzupassen und dem BAZL einzureichen: «Der Flugplatz ist von Montag bis Samstag von 09.00 bis 12.00 Uhr und von 13.30 bis 17.00 Uhr Lokalzeit geöffnet».

Gegenüber der früheren Regelung, welche keine Einschränkungen kannte, gibt es im BR neu im Sinne der Vorsorge zahlreiche Einschränkungen. Dabei gilt es auch zu erwähnen, dass der Schiffsverkehr auf dem Obersee und in der Bucht Franzrüti keinerlei zeitlichen und mengenmässigen Einschränkungen unterliegt.

Weitergehende zeitliche Einschränkungen, wie sie in den Einsprachen 2 und 3 vorgebracht werden, sind unter Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips nicht verhältnismässig. Die entsprechenden Anträge werden abgewiesen.

### 2.4.3 Lärm

Da der Wasserflugplatz keine exakt umgrenzte Piste hat, konnte nicht wie üblich eine Lärmberechnung – ausgehend von der Piste – durchgeführt werden. Die ursprünglich in der SIL-Koordination vorgenommene Lärmabschätzung wurde kritisiert und am 16. Oktober 2018 durch eine Lärmmessung im Hafenbecken ergänzt. Die Lärmmessung zeigt deutlich, dass die Lärmabschätzung als konservativ bezeichnet werden kann. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass bei den zwei bewohnten Liegenschaften, welche am nächsten am Ufer liegen, von einer Belastung von unter  $L_r$ : 35db(A) ausgegangen werden kann. Der massgebende Emissionsgrenzwert für Wohnzonen (Empfindlichkeitsstufe II) beträgt 60 db(A). Dieser Wert wird durch die Wasserflugzeuge im Hafenbecken überall problemlos eingehalten.

Weiter hat die Lärmmessung gezeigt, dass auch mit einem wesentlich grösseren Betriebsaufkommen als heute die Emissionsgrenzwerte in der Bucht Franzrüti immer noch deutlich eingehalten werden. Die Belastung durch die im Hafen verkehrenden Wasserflugzeuge ist als äusserst gering zu bezeichnen. Im Hafenbecken ist die Geschwindigkeit auf 6 km/h begrenzt, und der Motor läuft bei dieser Geschwindigkeit im Leerlauf bei 650 Umdrehungen pro Minute. Während der ganzen Messperiode im Hafenbecken konnte eine Hintergrundbelastung von 45-48 db(A) festgestellt werden. Die Messwerte des Wasserflugzeuges liegen mit knapp zusätzlichen 10 db(A) nur knapp über dem Hintergrundgeräusch. Die Grenzwerte können überall problemlos eingehalten werden. Die Wasserflugzeuge auf dem *Taxiway* sind nicht lauter als Motorboote.

Da vorliegend aufgrund der Gegebenheiten auf eine Lärmberechnung auf dem Obersee (keine feste Landebahn) verzichtet wurde, konnten auch die zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 37a Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) nicht festgehalten werden. Diesem Vorgehen hat das BAFU im SIL-Prozess zugestimmt. Im SIL-Objektblatt ist entsprechend festgehalten, dass es kein Gebiet mit Lärmbelastung gibt und auf die Erstellung eines LBK verzichtet wird.

Im UB wurden zusätzlich umfangreiche Lärmmessungen durchgeführt (UB Ziffer 2.5 ff.). Zusammenfassend kann bezogen auf die Einsprachen festgehalten werden, dass der Schallpegel des Wasserflugzeugs auf dem Taxiway mit einem leisen Motorboot verglichen werden kann und der Maximalpegel weit unter dem zulässigen Maximalpegel gemäss Binnenschiffverkehrsverordnung (BSV; 747.201.1) liegt. Angesichts des Boothafens Franzrüti, welcher Platz für 255 Motor- und Segelboote bietet, dem Schiffsverkehr mit der gleichen Ein- und Ausfahrt und der Überschneidung der Nutzungszeiten beider Anlagen, sind die einzelnen Bewegungen der Wasserflugzeuge vernachlässigbar. Dies gilt sowohl für den heutigen als auch den zukünftigen Betrieb mit 1000 Flugbewegungen.

Eine massive Lärmbelastung, wie es die Einsprechenden in den Einsprachen 2 und 3 vorbringen, liegt angesichts der Resultate der durchgeführten Lärmmessungen nicht vor. Auf die Erstellung eines Lärmgutachtens kann aufgrund der ermittelten Werte verzichtet werden. Die Anträge in den Einsprachen bezüglich der Lärmbelastung und allfälliger Entschädigungen werden vollumfänglich abgewiesen.

#### 2.4.4 *Fazit*

Mit den nachfolgend aufgeführten Anpassungen erfüllt das eingereichte BR die Voraussetzungen von Art. 25 Abs. 1 VIL und kann genehmigt werden. Folgende Anpassungen sind vorzunehmen:

- Anhang 2, Ziffer 2.7: Pro Kalenderjahr sind auf dem Flugplatz höchstens 1000 Flugbewegungen erlaubt.
- Anhang 2, Ziffer 2.2: Der Flugplatz ist von Montag bis Samstag von 09.00 bis 12.00 Uhr und vom 13.30 bis 17.00 Uhr Lokalzeit geöffnet.
- Anhang 5, Karte: Die östliche Begrenzungslinie verläuft neu vom Hafen Ziegelhof zum Hafen Seewald, Nuolen (vgl. Abb. 5.1 des UB).
- Anhang 5, Karte: Das Kürzel «E» ist durch «O» für Osten zu ersetzen.

### 3. **Gebühren**

Die Gebühren für die Plangenehmigung (Aufstockung Seeflughalle und Genehmigung Betriebsreglement) richten sich nach der Gebührenverordnung des BAZL (GebV-BAZL; SR 748.112.11), insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49. Die Gebühr für die Stellungnahme des BAFU richtet sich nach der Gebührenverordnung des BAFU (GebV-BAFU; SR 814.14) und wird in Anwendung von Ziffer 1 mit Pauschal Fr. 2000.– veranschlagt. Die Gebühr für den vorliegenden Entscheid wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung und zusammen mit der Gebühr des BAFU erhoben.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügteten Auflagen werden gesondert erhoben.

### 4. **Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin und den Einsprechenden der Einsprachen 1-4 eröffnet sowie den weiteren Verfahrensbeteiligten (Kantone Schwyz und St. Gallen, Gemeinde Wangen sowie dem BAFU) zur Kenntnis zugestellt.

## C. Verfügung

Das Gesuch der Wasserflugplatz Wangen GmbH für die Aufstockung der Seeflughalle und das Betriebsreglement, mit den nachfolgend genannten Anpassungen, wird genehmigt.

### 1. Vorhaben

#### 1.1 *Gegenstand*

Das bestehende Hangargebäude (Seeflughalle) wird um ein Geschoss, von heute ca. 3,6 auf 8,6 m Höhe, aufgestockt. Die Aufstockung beinhaltet einen Theorie-, Briefing- und Schulungsraum (inkl. Simulator), eine «Seaplane Lounge», welche die Geschichte der Wasserfliegerei mittels einer Fotogalerie und einer Ausstellung alter Wasserflugzeuginstrumente aufzeigt. Diese Räume werden durch ein Gäste-WC und einen Archivraum ergänzt. Im Weiteren ist die Erstellung eines Carports mit drei Parkplätzen und zwei weiteren Aussenparkplätzen vorgesehen. Der Carport ist mit dem Gebäude über eine Aussentreppe erschlossen.

Im BR werden die Betriebsorganisation, die Benützungsbeschränkungen, die Betriebszeiten, die Koordination des Flugbetriebs mit demjenigen des benachbarten Flugplatzes Wangen-Lachen, dem Schiffsverkehr sowie die An- und Abflugverfahren verbindlich geregelt.

#### 1.2 *Standort*

Wasserflugplatz Wangen, Flugplatzperimeter, Parzellen-Nr. 1375.

#### 1.3 *Massgebende Unterlagen*

- Begleitbrief vom 11. Dezember 2017;
- Baugesuchsformulare Z01, Z03 und Z04 des Kantons Schwyz vom 4./7. Dezember 2017;
- Umweltmatrix für die Aufstockung der Seeflughalle vom 4. Dezember 2017;
- Katasterplan im Massstab 1:500 vom 4. Dezember 2017, Plan-Nr. 1301;
- Situationsplan Erdgeschoss im Massstab 1:500 vom 4. Dezember 2017, Plan-Nr. 1302;
- Plan Aufstockung Seeflughalle «Grundrisse» im Massstab 1:100 vom 4. Dezember 2017, Plan-Nr. 1305A;
- Plan Aufstockung Seeflughalle «Fassaden & Schnitte» im Massstab 1:100 vom 4. Dezember 2017, Plan-Nr. 1305B;

- Umweltbericht von Aqua Plus, 6300 Zug, endgültige Fassung vom 14. September 2021 inkl. Visualisierung Aufstockung Seeflughalle.

## **2. Auflagen**

### *2.1 Auflagen zur Aufstockung der Seeflughalle*

### *2.2 Allgemeine Bauauflagen*

- 2.2.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind dem BAZL zu melden und dürfen nur mit dessen Zustimmung vorgenommen werden.
- 2.2.2 Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb (Safety) massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Gesuchstellerin hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- 2.2.3 Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, jeweils zehn Tage im Voraus bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich bzw. per E-Mail (lesa@bazl.admin.ch) mitzuteilen.
- 2.2.4 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das BAZL anzurufen, welches entscheidet.

### *2.3 Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Sämtliche Baugeräte, welche eine Hindernisbegrenzungsfläche durchstossen, sind dem BAZL als Luftfahrthindernisse im Data Collection Service (DCS) unter [www.obstacleportal.ch](http://www.obstacleportal.ch) zu melden und müssen vom BAZL bewilligt werden.

### *2.4 Arbeitnehmerschutz*

Die Auflagen in der Stellungnahme vom 10. April 2018 des Arbeitsinspektorates des Kantons Schwyz sind umzusetzen (Beilage).

### *2.5 Brandschutz*

- 2.5.1 Die Decke über der Einstellhalle ist mit Feuerwiderstand EI 30 zu erstellen.
- 2.5.2 Die Treppenanlage ist in nichtbrennbarer Bauweise RF1 an einer Aussenwandbekleidung zu erstellen.

- 2.5.3 Der Technikraum ist gegenüber dem Fluchtweg mit Feuerwiderstand EI 30 abzutrennen.
- 2.5.4 Die Fluchttüre ist mit einem Notausgangverschluss nach SN EN 179 anzuschlagen.
- 2.5.5 Der Fluchtweg aus dem Obergeschoss ist mindestens mit einem nachleuchtenden Rettungszeichen zu kennzeichnen.
- 2.5.6 Im Obergeschoss ist ein geeignetes Löschgerät zu platzieren.
- 2.5.7 Die Maximalbelegung im Obergeschoss ist auf 50 Personen beschränkt.

## 2.6 *Ökologischer Ausgleich*

Die Gesuchstellerin hat dem BAZL innert 6 Monaten nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung ein Konzept zur ökologischen Aufwertung (z. B. Heckenart, Dachbegrünung, extensive Wiesenfläche) zur Prüfung einzureichen.

## 2.7 *Auflagen zum Betriebsreglement*

- 2.7.1 Das Betriebsreglement ist dem BAZL innert 30 Tagen nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung mit folgenden Anpassungen einzureichen:
- 2.7.2 Anhang 2, Ziffer 2.7: Pro Kalenderjahr sind auf dem Flugplatz höchstens 1000 Flugbewegungen erlaubt.
- 2.7.3 Anhang 2, Ziffer 2.2: Der Flugplatz ist von Montag bis Samstag von 09.00 bis 12.00 Uhr und vom 13.30 bis 17.00 Uhr Lokalzeit geöffnet.
- 2.7.4 Anhang 5, Karte: Die östliche Begrenzungslinie verläuft neu vom Hafen Ziegelhof zum Hafen Seewald, Nuolen.
- 2.7.5 Anhang 5, Karte: Das Kürzel «O» ist durch «E» für Osten zu ersetzen.

## 2.8 *Visual Approach Chart*

Die Gesuchstellerin hat dem BAZL innert 30 Tagen nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung per E-Mail (lifs@bazl.admin.ch) einen Publikationsvorschlag für die neue VAC-Karte zur Prüfung und Freigabe einzureichen. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Platzrunden und die lärmempfindlichen Gebiete am Nordufer.

### **3. Einsprachen**

Die Anträge in den Einsprachen werden, soweit sie in den Auflagen nicht berücksichtigt werden, abgewiesen.

### **4. Gebühren**

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Gesuchstellerin zusammen mit der Gebühr des BAFU im Betrag von Fr. 2000.– auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben.

### **5. Eröffnung und Mitteilung**

Eingeschrieben an:

- Kessler Landolt Giacomini & Partner, Herr Rechtsanwalt Dr. iur. Sergio Giacomini, Oberer Steisteg 18, Postfach 148, 6431 Schwyz, 2-fach, inklusive der massgebenden Unterlagen, der Beilage und der Schlussbemerkungen
- Einsprechende 1-4

Zur Kenntnis mit A-Post an:

- Amt für Raumentwicklung des Kantons Schwyz, Bahnhofstrasse 14, Postfach 1186, 6431 Schwyz
- Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen, Lämmli-brunnenstrasse 54, 9001 St. Gallen
- Bundesamt für Umwelt (BAFU), Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern
- Gemeinde Wangen, Seestrasse 2, 8855 Wangen
- Aqua Plus, Gotthardstrasse 30, 6300 Zug

Bundesamt für Zivilluftfahrt

sign. Marcel Kägi, Vizedirektor  
Co-Leiter Abteilung Luftfahrtentwicklung

sign. Stephan Hirt, Rechtsanwalt  
Sektion Sachplan und Anlagen

### **Beilage**

Stellungnahme des Arbeitsinspektorates des Kantons Schwyz vom 10. April 2018

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen.

Die Beschwerde ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben.