

Anlage: **Schänis**
Teilnetz: Flugfeld

SG-2

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: St.Gallen
- Perimetergemeinde: Schänis
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Benken (SG), Glarus Nord (Ortsteil Bilten), Schänis
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Schänis
- Verkehrsleistung: - Ø 4 Jahre (2008–11): 8'800 (Motorflug)
- max. 10 Jahre (2002): 10'470
- Potenzial: 25'000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugfeld seit 1964 in Betrieb; dient in erster Linie dem Segelflugsport sowie der Schulung (Aus- und Weiterbildung für Segel- und Motorflug).

Stand der Planung und Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugfelds stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB4). Sie sind mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Das Flugfeld soll im bisherigen, akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden. Es dient vorwiegend dem Segelflugsport sowie der Aus- und Weiterbildung im Segel- und Motorflug. Werkflüge im Zusammenhang mit dem Flugzeugunterhalt sollen möglich sein.

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Insbesondere bestehen mit dem südlich angrenzenden, bundesrechtlich geschützten Flachmoor «Gastermatt» keine Konflikte. Das Schutzgebiet wird durch den ordentlichen Betrieb des Flugplatzes wie bis anhin nicht beansprucht; Bewirtschaftung und Pflege des Schutzgebiets können ohne Einschränkung weitergeführt werden.

Mit dem Flugplatzperimeter und dem Gebiet mit Lärmbelastung wird der *Entwicklungsspielraum* so bemessen, dass bei Bedarf zusätzliche Segelfluggruppen ihren Betrieb auf den Flugplatz verlegen könnten. Möglich wäre auch die Verlängerung der Piste um 150 m nach Norden, um den Einsatz schwererer Segelflugzeuge zu ermöglichen.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 31.05.2002
- Betriebsreglement vom 25.04.2002
- Lärmbelastungskataster vom Januar 1993
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 17.07.2012
- Koordinationsprotokoll vom Oktober 2012

<p>Die <i>Strassenzufahrt</i> zum Flugplatz erfolgt über das bestehende Flurstrassennetz der Linthebene-Melioration. Bei einem wesentlichen Ausbau des Flugplatzes oder einer Intensivierung des Betriebs ist diese Zufahrt in Absprache mit der Linth-Melioration zu überprüfen, allenfalls neu zu organisieren oder auszubauen.</p> <p>Als Reservestandort für die militärische Flugschulung hat das VBS für den Flugplatz keinen Bedarf mehr.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Schänis ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Segelflugsport, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung im Segel- und Motorflug sowie Werkflügen im Zusammenhang mit dem Flugzeugunterhalt.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugbetrieb wird unter den bisherigen Rahmenbedingungen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich zusätzlicher Manövrier- und Abstellflächen und einer Fläche für neue Hochbauten [1] (vgl. Anlagekarte). Eine Verlängerung der Piste um 150 m nach Norden ist möglich.</p> <p>Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Die Flugplatznutzung trägt den Schutzbestimmungen für das Flachmoor «Gastermatt» [2] Rechnung. Die Bewirtschaftung und Pflege des Schutzgebiets werden in der bisherigen Form weitergeführt. Bauliche Veränderungen sind in diesem Bereich ausgeschlossen.</p> <p>Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit der Gemeinde und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<p>F</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • 	<p>Z</p>	<p>V</p>

E R L Ä U T E R U N G E N

Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Die Zweckbestimmung des Flugplatzes Schänis ergibt sich aus der bisherigen Nutzung. Sie wird gestützt durch die Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil des SIL (Teil III B4). Die Motorflugschulung dient in erster Linie der Ausbildung für den Schleppbetrieb.

Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. Änderungen bei den An- und Abflugverfahren sowie bei den Betriebszeiten sind nicht vorgesehen. Unter diesen Voraussetzungen und unter Einhaltung der Festlegungen zur baulichen und betrieblichen Entwicklung im vorliegenden Objektblatt (Flugplatzperimeter, Gebiet mit Lärmbelastung) bietet der Flugplatz Raum für zusätzliche Fluggruppen.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind einerseits die Piste und die Rollwege mit den Sicherheitsabständen, die Abstellplätze, die bestehenden Flugplatzbauten sowie der Campingplatz (Nebenanlage). Andererseits umschliesst er das Areal, das für eine Verlängerung der Piste um 150 m nach Norden sowie den geplanten Ausbau der übrigen Flugplatzanlagen benötigt würde (zweiter Hangar, zusätzliche Manövrier- und Abstellflächen).

Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Schänis. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen.

Die Lärmbelastungskurve beruht auf dem Potenzial von jährlich 25'000 Motorflugbewegungen. Die Annahmen zur Lärmberechnung entstammen dem Lärmbelastungskataster von 1993. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Bei einer Änderung des Betriebsreglements oder einem Ausbau des Flugplatzes, die sich wesentlich auf den Lärm auswirken, werden die zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 36 LSV zu ermitteln und der Lärmbelastungskataster (nach Art. 37 LSV) anzupassen sein. Dies gilt insbesondere auch bei einer Verlängerung der Piste. Das Gebiet mit Lärmbelastung gibt den äusseren Rahmen für die zulässigen Lärmimmissionen vor.

ZUSTÄNDIGE STELLE

Zuständiges Bundesamt:
Bundesamt für Zivilluftfahrt
(BAZL), 3003 Bern

Flugplatzhalterin:
Alpine Segelflugschule
Schänis AG (ASSAG)
Flugplatz Schänis
8718 Schänis

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom Juli 2012. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung. Bei einer Verlängerung der Piste nach Norden mit Versetzung der Pistenschwelle muss der HBK angepasst werden.

Natur, Landschaft und Umwelt:

Südlich der Piste überschneidet sich der Flugplatzperimeter mit dem bundesrechtlich geschützten Flachmoor «Gastermatt». Die Flächen des Schutzgebiets und der Pufferzone, die sich innerhalb des Flugplatzperimeters befinden, sind Teil der Sicherheitsflächen. Sie werden durch den ordentlichen Flugbetrieb nicht beansprucht, sondern dienen als Überrollflächen in Ausnahmesituationen. Sie müssen ausreichend tragfähig und hindernisfrei bleiben. Der bestehende Schutz des Flachmoors wird dadurch nicht geschmälert.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN	1416	Kaltbrunner Riet
BLN	1613	Speer-Churfürsten-Alvier

Bei der ökologischen Aufwertung auf dem Flugplatz ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen zu unterscheiden. Die Realisierung solcher Ausgleichsmassnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen wenn möglich innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig oder nicht anders möglich, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden. Sie können im Zusammenhang mit der Genehmigung von baulichen oder betrieblichen Erweiterungen des Flugplatzes aber auch verbindlich verlangt werden.

Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BUWAL/BAZL 2004).

Fruchtfolgefleichen befinden sich innerhalb des Flugplatzperimeters keine.

Flugfeld
Schänis



