

Rapporto esplicativo secondo l'art. 16 OPT

Contenuto del rapporto esplicativo

- 1 Oggetto della pianificazione
- 2 Tappe della pianificazione e collaborazione
- 3 Considerazione delle proposte

1 Oggetto della pianificazione

Per l'elaborazione e l'adozione del Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura aeronautica (PSIA) si è optato per una procedura in due fasi. Per la prima fase, il 18 ottobre 2000 il Consiglio federale ha adottato la parte concettuale che, con decisione del 26 febbraio 2020, è stata riveduta integralmente.

Da allora, vengono elaborate gradualmente le schede di coordinamento, con condizioni specifiche per i singoli aerodromi. L'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) è incaricato di elaborare questa parte del documento in collaborazione con i servizi federali interessati, coordinandola con i piani direttori cantonali.

Finora il Consiglio federale ha adottato in totale 64 impianti, di cui 3 aeroporti nazionali, 10 aerodromi regionali, 2 aerodromi militari utilizzati anche a scopo civile, 39 campi d'aviazione e 10 eliporti.

La parte concettuale e le schede di coordinamento sono pubblicate in Internet all'indirizzo www.bazl.admin.ch unitamente ai rapporti esplicativi e ai rapporti d'esame suddivisi per serie di schede di coordinamento.

La presente 18ª serie delle schede di coordinamento comprende la modifica delle schede di coordinamento dei tre campi d'aviazione dell'Oberland bernese Saanen (BE), St. Stephan (BE) e Zweisimmen (BE), e quella della scheda di coordinamento dell'eliporto di San Vittore (GR). La serie contiene, inoltre, le nuove schede di coordinamento degli aerodromi di **Pfaffnau** (eliporto, LU), **Bad Ragaz** (SG) e **Leysin** (VD).

Gli aerodromi dell'Oberland bernese occidentale, Saanen (BE), St. Stephan (BE) et Zweisimmen (BE), funzionano come un sistema di aerodromi con una ripartizione dei compiti. La scheda di coordinamento dell'aerodromo di **St. Stephan** (BE) del 2005 è stata completamente rielaborata in vista della sua conversione in aerodromo civile. Le schede di coordinamento degli aerodromi di **Saanen** (BE) del 2016 e di **Zweisimmen** (BE) del 2013 sono state leggermente modificate. Per Saanen, nella parte «Funzione dell'impianto», la limitazione proporzionale del traffico degli elicotteri è stata eliminata e i voli di soccorso sono menzionati esplicitamente. Per Zweisimmen, la parte «Funzione dell'impianto» è stata esplicitamente completata con la nuova menzione dei voli di trasporto con elicotteri. Ciò deve permettere anche il trasporto di persone a fini turistici dall'aerodromo. La modifica della scheda di coordinamento di San Vittore (GR) del 2020 contiene essenzialmente un ampliamento del perimetro d'aerodromo per consentire lo svolgimento del campo annuale di volo a vela.

2 Tappe della pianificazione e collaborazione

La base per l'elaborazione delle schede di coordinamento era costituita dal verbale di coordinamento territoriale richiesto dalla parte concettuale del PSIA. Questo verbale contiene i risultati della collaborazione tra i servizi federali maggiormente interessati, gli uffici competenti dei Cantoni interessati, i Comuni interessati e i gestori degli impianti (esercenti degli aerodromi). L'adeguamento delle schede di Saanen (BE) e Zweisimmen (BE) non ha richiesto un coordinamento preliminare.

In primo luogo sono state consultate le autorità federali sui progetti delle schede di coordinamento. Successivamente, da novembre 2022 a marzo 2023, sono stati consultati i Cantoni e i Comuni interessati. I Cantoni hanno verificato che le schede di coordinamento fossero coerenti con gli obiettivi e i principi delle loro pianificazioni direttrici e che non fossero in contrasto con i piani direttori in vigore. Inoltre, da novembre 2022 a gennaio 2023, ha avuto luogo l'informazione e partecipazione della popolazione sui progetti delle schede di coordinamento, secondo l'art. 4 LAT.

Le richieste di audizione e partecipazione, le considerazioni e il tipo di considerazione nelle schede di coordinamento sono riassunte di seguito.

Nella successiva seconda consultazione degli Uffici di aprile / maggio 2023 i servizi federali hanno verificato che le schede di coordinamento fossero compatibili con gli obiettivi e i principi della propria pianificazione settoriale e che non fossero in contrasto con le attuali concezioni e i piani settoriali di cui all'articolo 13 LPT. Qui di seguito vengono presentati anche questi risultati.

3 Considerazione delle proposte

3.1 Objektblatt Saanen (Anpassung)

3.1.1 Ämterkonsultation (Platzhalter)

Die 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 Bern (Regierungsrat)		
1 Für den Kanton ist entscheidend, dass die drei Flugplätze Saanen, St. Stephan und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung funktionieren und regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen. Dies ist in der Zweckbestimmung weiterhin so festgehalten.	–	–
2 Die erweiterten Nutzungsmöglichkeiten für touristische und nicht touristische Flüge werden aus touristischer Sicht begrüßt.	–	–
3 Der Regierungsrat stimmt den vorgesehenen Anpassungen im Objektblatt zu. Sie sind mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.	–	–
4 Die Verlegung der Helikopter-Infrastruktur auf die Nordseite des Flugplatzes wird ausdrücklich begrüßt. Damit können die Störungseffekte auf den Wald verringert werden (Amt für Wald und Naturgefahren).	–	–
Einwohnergemeinde Saanen (Abteilung BRI, Raumplanung)		
1 Die Gemeinde ist mit den vorgesehenen Anpassungen einverstanden.	–	–
2 Die Region ist darauf angewiesen, dass das aktuell vorhandene Betriebsaufkommen 2022 sowie eine moderate Entwicklung Platz haben.	–	Die betriebliche Entwicklung ist durch das bestehende «Gebiet mit Lärmbelastung» sowie die im Lärmbelastungskataster 2020 festgehaltenen «zulässigen Lärmimmissionen» begrenzt.
3 Ergänzung «Stand der Koordination»: Das Gebiet südlich der Piste soll primär der Erholungsnutzung und der ökologischen Aufwertung sowie der Hangarierung zur Verfügung stehen.	Stand der Koordination (4. Abschnitt): «[...]Das Gebiet südlich der Piste soll primär der Erholungsnutzung und der ökologischen Aufwertung sowie der Hangarierung zur Verfügung stehen.»	Die Konzentration der aviatischen Nutzungen nördlich der Piste und die primäre Nutzung des Gebiets südlich der Piste für die Erholung und die ökologische Aufwertung bleibt ein langfristiges Ziel, das auch im Koordinationsprotokoll von 2004 festgehalten ist. Der Weiterbestand der Unterstände südlich der Piste ist durch die geltenden Festlegungen im Objektblatt aber nicht in Frage gestellt.

3.1.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Gstaad Airport AG		
1 Ergänzung «Stand der Koordination»: Das Gebiet südlich der Piste soll primär der Erholungsnutzung und der ökologischen Aufwertung sowie der Hangarierung zur Verfügung stehen.	Stand der Koordination (4. Abschnitt): « <i>[...]Das Gebiet südlich der Piste soll primär der Erholungsnutzung und der ökologischen Aufwertung sowie der Hangarierung zur Verfügung stehen.</i> »	Die Konzentration der aviatischen Nutzungen nördlich der Piste und die primäre Nutzung des Gebiets südlich der Piste für die Erholung und die ökologische Aufwertung bleibt ein langfristiges Ziel, das auch im Koordinationsprotokoll von 2004 festgehalten ist. Der Weiterbestand der Unterstände südlich der Piste ist durch die geltenden Festlegungen im Objektblatt aber nicht in Frage gestellt.

b) Privatpersonen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Privatpersonen		
1 Motorflugbewegungen und Lärmbelastung haben in den vergangenen Jahren enorm zugenommen. Der touristische Flugverkehr ist keineswegs im Sinne der Normalverdienenden, sondern wird von der Bauwirtschaft und dem Immobilienhandel forciert. Auswüchse im Helikopterverkehr sind festzustellen (Schneetransporte, Chaletbaustellen, Taxidienste für Personen). Die Zahl der Flugbewegungen muss unbedingt reduziert, eingehalten und überprüft werden. Leisere Flugzeuge sind einzusetzen, wie dies schon versprochen wurde.	–	Der Flugbetrieb ist durch die im Lärmbelastungskataster vom Februar 2020 festgehaltenen «zulässigen Lärmimmissionen» begrenzt. Diese Lärmimmissionen beruhen auf einer Fluglärmberechnung mit jährlich 6560 Flugbewegungen (wovon 2460 Helikopter). Das BAZL überprüft die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen jährlich anhand der vom Flugplatz eingereichten Flugbewegungsstatistik.
2 Die Flugbewegungen und die Lärmbelastung haben in den letzten Jahren zugenommen. Flugzeugtypen, die möglichst wenig Lärm verursachen, werden spärlich eingesetzt. Es wäre zu begrüssen, wenn der Flugbetrieb von unabhängiger Stelle und nicht gemeindeintern kontrolliert würde. Gleiches gilt für die sogenannten ökologischen Grünflächen, die regelmässig und stark gegüllet werden.	–	Die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen wird jährlich durch das BAZL anhand der vom Flugplatz eingereichten Flugbewegungsstatistik überprüft. Die Pflege und fachgerechte Bewirtschaftung der bezeichneten und mit einer Dienstbarkeit im Grundbuch festgehaltenen ökologischen Ausgleichsflächen muss durch die jeweiligen Grundeigentümer zusammen mit den landwirtschaftlichen Pächtern sichergestellt, von der Flugplatzhalterin kontrolliert und dem BAZL jährlich in einem Reporting mitgeteilt werden (Auflage im Umnutzungsentscheid 2010).

3.2 Objektblatt St. Stephan (Anpassung)

3.2.1 Ämterkonsultation (Platzhalter)

Die konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäußert.

3.2.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Bern (Regierungsrat)		
1	Für den Kanton ist entscheidend, dass die drei Flugplätze Saanen, St. Stephan und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung funktionieren und regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen. Dies ist in der Zweckbestimmung weiterhin so festgehalten.	–
2	Das Flugplatzareal werde als regionaler, wirtschaftlicher und touristischer Entwicklungsschwerpunkt neu positioniert. Die Absicht, die bereits bestehende multifunktionale Nutzung des Areals zu erhalten und weiter auszubauen, stehe im Zentrum. Mit diesem Konzept werde die Wettbewerbsfähigkeit der Region ohne negative Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft verbessert. Der Kanton habe die Nutzungserweiterung zusätzlich über Mittel der Neuen Regionalpolitik gefördert.	–
3	Der Regierungsrat stimmt den vorgesehenen Anpassungen im Objektblatt zu. Sie sind mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.	–
4	Hinweis: Die Kosten für die ökologischen Aufwertungsmassnahmen innerhalb des Gewässerraums der Simme, die über die Bestandteile des Hochwasserschutzes hinausgehen, sind vollumfänglich durch jene Dritte zu tragen, die zu diesem ökologischen Ausgleich verpflichtet sind (Oberingenieurkreis I Tiefbauamt).	–
5	Hinweis: Wildtierkorridore und Wildschutzgebiete sind bezüglich Überflügen zu schonen, touristische Flüge bezüglich Flugrouten und -zeiten mit den zuständigen Wildhütern abzusprechen (Jagdinspektorat).	–
6	Hinweis: Niederhalteservitute für Waldbestände, die Hindernisbegrenzungsflächen durchstossen, benötigen eine Ausnahmegewilligung des zuständigen Forstdienstes.	–

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Einwohnergemeinde St. Stephan (Gemeinderat)		
1 Die Gemeinde begrüsst und unterstützt die Anpassung des Objektblatts ausdrücklich. Der ehemalige Militärflugplatz ist im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) als Umstrukturierungsgebiet und regionaler Arbeitsschwerpunkt enthalten. Der Kanton hat ein Gesuch für die Mitfinanzierung des Umnutzungskonzepts nach den Regeln der Neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP) genehmigt. Die Gemeinde hat zusammen mit der Bergregion, der Grundeigentümerin (VBS) und der Flugplatzhalterin während Jahren ein tragfähiges Nutzungskonzept für den Flugplatz erarbeitet. Die bereits bestehende multifunktionale Nutzung des Areals als «moderne Allmend» soll erhalten bleiben. Die Umnutzung des Flugplatzes ist mit dem Hochwasserschutzprojekt der Simme koordiniert.	–	–
Gemeinde Lenk (Gemeinderat)		
1 Die Gemeinde begrüsst die vorgesehene Anpassung des Objektblatts.	–	–

3.2.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
prospective concepts aeronautics ag		
1 Die pca steht vollkommen hinter den Anpassungen im Objektblatt.	–	–
Hunterverein Obersimmental		
1 Antrag: Der Unterstand 20 und der Rollweg B sind im Flugplatzperimeter zu belassen. Der Verein operiert seit 1995 auf dem Flugplatz und führt die jährliche Flugveranstaltung (Hunterfest) durch. Der antike «Papyrus-Hunter» ist im Unterstand 20 untergebracht. Er gelangt via Rollweg B auf die Piste. Im bestehenden SIL-Objektblatt sind diese Anlagen innerhalb des Flugplatzperimeters. Nun soll der Unterstand aus dem Perimeter entlassen, der Rollweg zurückgebaut werden. So kann das Flugzeug nicht mehr selbstständig auf die Piste rollen, sondern muss mit viel Aufwand und Sicherungsmassnahmen dorthin geführt werden. Zudem würde nach einem Rückbau des Rollwegs nur noch ein Pistenzugang mit Betankungsplatz verbleiben, was als Sicherheitsrisiko zu werten ist (fehlender «Notausgang» ab der Piste, wenn der verbleibende Rollweg versperrt ist).	–	Die Neuorganisation der Flugplatzanlagen mit der Umnutzung des Unterstands 20 und der Aufhebung des Rollwegs B ist ein Teil des planerischen Gesamtkonzepts für das Flugplatzareal. Der Unterstand ist in der Überbauungsordnung der Gemeinde dem Baubereich für die gewerbliche Nutzung zugeordnet und wird der fliegerischen Nutzung nicht mehr zur Verfügung stehen. Der Hunterverein wurde bei der Erarbeitung dieses Gesamtkonzepts einbezogen. Dem Antrag kann nicht entsprochen werden, das planerische Gesamtkonzept für die künftige Flugplatznutzung soll nicht mehr in Frage gestellt werden.

b) Privatpersonen

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Privatpersonen		
<p>1 Die Zweckbestimmung des Flugplatzes ist zu ergänzen: «[...] Werkflugplatz für den Unterhalt und die Entwicklung von Flächenflugzeugen, Helikoptern und unbemannten Luftfahrzeugen.» Dieser Antrag wird von der Flugplatzhalterin unterstützt. Auf dem Flugplatz seien bereits Drohnen-tests und Demonstrationen durchgeführt worden. Für den operativen Betrieb dieses Testgeländes soll später eine Betreiberfirma gegründet werden.</p>	<p>Erläuterungen zu Zweckbestimmung, Betrieb (2. Abschnitt): «[...] mit dem Flugplatzsystem vereinbar. <u>Werk- oder Testflüge mit Drohnen sind mit dieser Zweckbestimmung nicht ausgeschlossen</u>».</p>	<p>Drohnen-tests sind mit der festgelegten Zweckbestimmung nicht ausgeschlossen. Unbemannte Luftfahrzeuge bis zu einem Gewicht von 30 kg dürfen jedoch nur mit der Zustimmung des Flugplatzleiters operieren (Art. 18 der Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien VLK; SR 748.941). Der Flugplatzleiter ist für einen jederzeit sicheren Flugbetrieb verantwortlich. Bei einem regelmässigen und intensiven Drohnenbetrieb wird allenfalls eine Regelung im Betriebsreglement notwendig. Im Koordinationsprozess zum SIL-Objektblatt (Koordinationsprotokoll 2022) war der Drohnenbetrieb kein Thema.</p>

3.3 Objektblatt Zweisimmen (Anpassung)

3.3.1 Ämterkonsultation (Platzhalter)

Die konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäußert.

3.3.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Bern (Regierungsrat)		
1	Für den Kanton ist entscheidend, dass die drei Flugplätze Saanen, St. Stephan und Zweisimmen als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung funktionieren und regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen. Dies ist in der Zweckbestimmung weiterhin so festgehalten.	–
2	Die erweiterten Nutzungsmöglichkeiten für touristische und nicht touristische Flüge werden aus touristischer Sicht begrüßt.	–
3	Der Regierungsrat stimmt den vorgesehenen Anpassungen im Objektblatt zu. Sie sind mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.	–

3.3.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

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

b) Privatpersonen

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Privatpersonen		
<p>1 Der Betrieb der drei zivilen Flugplätze Saanen, St. Stephan und Zweisimmen beruht auf einem politischen Entscheid und entspricht einem Kompromiss zwischen regionalen Interessen und Raumplanung / Umweltschutz. Die Überarbeitung der Objektblätter bietet eine ideale Gelegenheit, die Notwendigkeit der drei Flugplätze zu überdenken, auch angesichts der deutlich wahrnehmbaren Umwelt- und Klimaveränderungen. In anderen Bergregionen (z B. Goms, Kandertal) ist der Verkehr bei der Umnutzung der ehemaligen Militärflugplätze auf eine Anlage konzentriert worden.</p> <p>In Zweisimmen ist die Zahl der Flugbewegungen gering und nimmt tendenziell ab. Die Auslastung konzentriert sich auf den Wochenendbetrieb und die Segelfluglager. Dieser Verkehr könnte problemlos nach St. Stephan verlegt werden. Heute sind trotz der postulierten Aufgabenteilung zwischen den Flugplätzen Überschneidungen im Verkehrsangebot festzustellen (Kleinflugzeuge, Helikopter).</p> <p>Antrag: die Fliegerei in der Region ist auf die beiden grösseren, zweckmässig ausgebauten und gut eingerichteten Flugplätze Saanen und St. Stephan zu konzentrieren.</p>	–	<p>Der Kanton Bern, die betroffene Bergregion sowie die Standortgemeinden haben sich intensiv mit der Weiterführung des Flugplatzsystems mit der Aufgabenteilung zwischen den drei Flugplätzen befasst. Sie sind in der politischen Abwägung zum Schluss gekommen, an diesem System festzuhalten. Für den Bund besteht kein Anlass, von dieser Haltung abzuweichen: Nach den Vorgaben im SIL-Konzeptteil richtet sich die Anzahl und die Verteilung der Flugfelder zu einem wesentlichen Teil nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf, der vom Standortkanton und -region geltend gemacht wird. Mit der festgelegten Aufgabenteilung kann zudem hinreichend sichergestellt werden, dass keine Konkurrenzsituation mit einem doppelspurigen Verkehrsangebot und überproportionalem Luftverkehrsaufkommen auf dem unbestritten engen Raum entsteht. Die Nutzung der einzelnen Flugplätze ist raumplanerisch abgestimmt, die Umweltvorgaben sind eingehalten.</p>
<p>2 Nach der Verlegung des Luftverkehrs ist (angesichts der aktuellen Strommangelage) auf dem Flugplatz Zweisimmen die Erstellung einer Fotovoltaikanlage anzustreben. Der Standort ist ideal, die Finanzierung, der Betrieb und die Stromabnahme sollten nach ersten Abklärungen keine grossen Hürden darstellen. Denkbar wäre auch eine Rekultivierung des Flugfelds, verbunden mit einer Rückgabe an die Landwirtschaft oder einer Umgestaltung als ökologische Ausgleichsfläche.</p>	–	<p>Als Teil des Flugplatzsystems im westlichen Berner Oberland (vgl. oben) steht die Aufhebung des Flugplatzes Zweisimmen derzeit nicht zur Diskussion. Demzufolge steht auch das Flugplatzareal für eine Fotovoltaikanlage oder eine Rekultivierung zugunsten von Landwirtschaft und grossflächiger ökologischer Aufwertung nicht zur Disposition.</p>
<p>3 Die Situation bei den unbeaufsichtigten Landeanflügen von Norden über die vielbefahrene / -gangene Strasse in die östlichen Quartiere von Zweisimmen ist unhaltbar. Sie führen zu Schreckmomenten und gefährlichen Verkehrssituationen. Diese Anflüge sollen untersagt oder auf mindestens 20 m Überflughöhe begrenzt werden.</p>	–	<p>Die geltenden Sicherheitsnormen und Überflughöhen sind bei den Anflügen eingehalten. Betriebliche Anpassungen in den Flugverfahren sind zudem nicht Gegenstand des SIL-Objektblatts, sondern auf operationeller Ebene resp. mit einer Anpassung im Betriebsreglement anzugehen.</p>
<p>4 Zivile Helikopterflüge für Personen ab der Helibasis waren bisher ausdrücklich nicht gestattet. Die Bewilligung müsste mit einer Höchstzahl an Bewegungen geregelt werden.</p>	–	<p>Sinn und Zweck der Öffnung der Helibasis auf dem Flugplatz für touristische Personentransporte ist die Vermeidung von Aussenlandungen in der Umgebung des Flugplatzes mit der entsprechenden Umwelt- und Lärmbelastung. Die Begrenzung des Helikopterverkehrs ist durch die zulässigen Lärmimmissionen gewährleistet.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>5 Anwohner und Feriengäste sind heute bereits vom Fluglärm stark betroffen (z. B. Segelschleppflüge im Sommer sowie an Sonn- und Feiertagen, Helikopterflüge der Rega für Trainings vermehrt auch in der Nacht, Übungsflüge der Luftwaffe). Gegen Fluglärm kann man sich kaum schützen. Durch die vorgesehenen Nutzungsänderungen wird dies noch zunehmen. Insbesondere könnte die Flugbewegungszahl dem Flugplatz St. Stephan auf das Vierfache ansteigen, was auch zu einer Zunahme des Fluglärms im gesamten Obersimmental führt.</p> <p>Die vorgesehene Zulassung touristischer Helikopterflüge auf dem Flugplatz dient nicht nur der Belebung des Tourismusgeschäfts, sondern schadet auch dem Tourismus, der auf Ruhe und Erholung in der Naturlandschaft ausgerichtet ist. Bei der Aussage, wonach mit dieser Zulassung die Umwelt- und Lärmbelastung ausserhalb des Flugplatzes verbessert wird, wird nicht erwähnt, dass die Lärmbelastung in Zweisimmen entsprechend zunimmt.</p> <p>Dass die Standortgemeinde die Zulassung von touristischen Transportflügen auf dem Flugplatz unterstützt, sei nicht bekannt. Jedenfalls sollte eine Stellungnahme der Gemeinde einigermassen aktuell sein.</p> <p>Insgesamt ist die geplante zusätzliche Nutzung des Flugplatzes umweltschädlich, klimafeindlich und für das naturnahe Tourismusgeschäft nicht förderlich. Sie ist deshalb aus dem Objektblatt zu streichen.</p>	–	<p>Mit der Öffnung der Helibasis auf dem Flugplatz für touristische Personentransporte sollen der Fluglärm auf den Flugplatz konzentriert und die Aussenlandungen in der Umgebung des Flugplatzes, die heute zu diesem Zweck durchgeführt werden, vermieden werden. In diesem Licht ist mit dieser Regelung nur bedingt eine neue oder zusätzliche Nutzung des Flugplatzes verbunden.</p> <p>Diese Festlegung im SIL-Objektblatt geht auf einen Antrag der Flugplatzhalterin (2017) und einen entsprechenden Beschluss des Gemeinderats (2014) zurück. Aktuellere Stellungnahmen aus dem Verfahren zum SIL-Objektblatt liegen nicht vor.</p> <p>Die Zulassung der touristischen Helikopterflüge erfordert eine Anpassung des Betriebsreglements. Für die Eröffnung des Verfahrens ist ein Gesuch der Flugplatzhalterin erforderlich. Die Gemeinde kann in diesem Verfahren wiederum Stellung nehmen.</p>
<p>6 Der Flugverkehr in St. Stephan wirkt sich direkt auf die Lärmbelastung in Zweisimmen aus. Flugzeuge, die in St. Stephan an- und abfliegen, überfliegen Zweisimmen in geringer Höhe. Eine separate Berechnung des Fluglärms für die beiden Flugplätze ist deshalb nicht sachgerecht. Berechnungen und Abschätzungen sind so zu revidieren, dass eine Zunahme der Summe des Fluglärms ausgeschlossen ist.</p>	–	<p>Die Berechnung und Beurteilung des Fluglärms richtet sich nach den Bestimmungen des Umweltrechts (Umweltschutzgesetz USG, Lärmschutzverordnung LSV) und bezieht sich immer auf die einzelnen Anlagen. Die Beurteilung von Lärmsummen verschiedener Anlagen ist im Umweltrecht nicht vorgesehen.</p>
<p>7 Freizeitflüge sollten auch nicht konzentriert in der besten Sommerzeit durchgeführt werden, wenn Anwohner und Feriengäste die Zeit draussen verbringen. Statt der jährlichen sollte eine monatliche Begrenzung der Flugbewegungszahl verfügt werden.</p> <p>Zudem sollten die Anwohner darauf vertrauen können, dass die Kontrolle der Flugbewegungen korrekt durchgeführt wird. Die Zählung der motorisierten Flugbewegungen sollte unabhängig und verifizierbar erfolgen. Zweifel an der Kontrolle durch die Flugplatzhalterin seien angebracht.</p>	–	<p>Der Flugbetrieb ist nicht durch eine Flugbewegungszahl, sondern durch die zulässigen Lärmimmissionen begrenzt. Die Berechnung dieser Immissionen erfolgt anhand der in der LSV (Anhang 5) vorgegebenen Methode. Einbezogen werden die beiden verkehrsreichsten Wochentage der sechs verkehrsreichsten Monate. Damit ist sichergestellt, dass die Zeiten mit dem höchsten Verkehrsaufkommen für die Begrenzung des Flugbetriebs massgebend sind. Die jährliche Kontrolle, ob die Lärmimmissionen eingehalten sind, erfolgt anhand der Bewegungsstatistik, die die Flugplatzhalterin korrekt zu führen hat und dem BAZL einreichen muss.</p>

3.4 Objektblatt Pfaffnau

3.4.1 Ämterkonsultation (Platzhalter)

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia		
1	Im Kanton Luzern ist eine Teilrevision des kantonalen Richtplans Teil Windenergie im Gang. Im Rahmen dieser Teilrevision soll das kantonale Windenergiegebiet Nr. 8 Äberdingerhöchi / Burgwald / Langnauerhöchi festgesetzt werden. Der nordöstliche An- und Abflugkorridor tangiert das nördliche Ende des Windenergiegebiets Nr. 8. Falls im geplanten Windenergiegebiet Nr. 8 eine Windenergieanlage entsteht, ist der nordöstliche An- und Abflugkorridor derart anzupassen, dass kein Konflikt mit dem Windpark entsteht.	– Der nordöstliche An- und Abflugkorridor tangiert das Luzerner Windenergiegebiet Nr. 8 Äberdingerhöchi / Burgwald / Langnauerhöchi nicht. Somit besteht zwischen dem Betrieb des Heliports und den Interessen der Windenergienutzung kein Konflikt.

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

3.4.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Luzern (Regierungsrat)		
1	Das «Gebiet mit Hindernisbeschränkung» in den Festlegungen überlagert teilweise das Wildvorranggebiet «Brättschalleberg» des kantonalen Waldentwicklungsplans vom 6.12.2022. Wildvorranggebiete sind wertvolle Lebensräume und / oder Vernetzungsachsen und sollen möglichst störungsarm und frei von Bauten und Anlagen bleiben. Die Hindernisbeschränkung ist daher im letzten Bereich anders, bevorzugt über Offenland und nicht über Wald, anzulegen.	– Eine Verlegung des letzten Teils der östlichen An- und Abflugroute auf das offene Land nördlich des Wildvorranggebiets «Brättschalleberg» ginge mit einer wahrnehmbaren Mehrbelastung mit Fluglärm der Bevölkerung des Brittnauer Weilers «Grod» und der Brittnauer Ortschaft «Schürberg» einher. Die Helikopter fliegen im letzten Teil der An- und Abflugrouten zudem relativ hoch, so dass die Störwirkung auf das Wild begrenzt ist. Dem Antrag wird aus diesen Gründen nicht stattgegeben.
2	In Nähe des Heliports befindet sich der überregionale Wildtierkorridor LU 05. Dieser soll vom Flugbetrieb nach Möglichkeit nicht beeinträchtigt werden. Daher sind, soweit die Ausbildung von Helikopterpilotinnen und -piloten nichts anderes erfordert und ausgenommen Notfälle, nur Flüge bei Tageslicht zuzulassen.	– Der überregionale Wildtierkorridor LU 05 befindet sich deutlich ausserhalb der östlichen An- und Abflugroute des Heliports Pfaffnau. Er wird von den Festlegungen im SIL-Objektblatt Pfaffnau nicht tangiert.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Aargau (Regierungsrat)		
1	Keine Vorbehalte zu den Festlegungen im Objektblatt	–
2	Fluglärm wird auch dann als störend empfunden, wenn der Flugbetrieb die rechtlichen Rahmenbedingungen einhält. Deshalb ist mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen, dass lärmempfindliche Gebiete und insbesondere Wohnhäuser möglichst nicht direkt und in möglichst grossem Abstand überflogen werden.	– Die An- und Abflugrouten des Heliports richten sich nach den Anforderungen der Flugsicherheit (safety) und der Vermeidung lärmsensibler Gebiete (Siedlungen, Schutzgebiete etc.).
Gemeinde Pfaffnau (Gemeinderat)		
1	Positive Kenntnisnahme vom Objektblatt-Entwurf, insbesondere von den An- und Abflugrouten	–
Gemeinde Brittnau (Gemeinderat)		
1	Zustimmung zum Objektblatt-Entwurf	–
Gemeinde Vordemwald (Gemeinderat)		
1	Zustimmung zum Objektblatt-Entwurf	–

3.4.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Jagdgesellschaft Reiden		
1	Die Gebiete «Äbnet» und «Höferberg» wurden bislang für Helikopter-Landetrainings genutzt. Diese Gebiete sind grösstenteils von Wildvorranggebieten umgeben und daher künftig nicht mehr für Landetrainings mit Helikoptern zu nutzen.	– Helikopter-Landetrainings ausserhalb des Heliports Pfaffnau (oder anderer ziviler Flugplätze) unterliegen den Bestimmungen der Aussenlandeverordnung (AuLaV, SR 748.132.3) und sind somit nicht Gegenstand des SIL-Objektblatts Pfaffnau.
2	Nachtflüge in den Monaten Oktober bis März stören das Wild erheblich. Die Anzahl der Nachtflüge ist deshalb weiterhin auf 40 Bewegungen / Jahr zu beschränken.	– Die Anzahl der zulässigen Nachtflüge ist nicht Gegenstand der Festlegungen des SIL-Objektblatts Pfaffnau. Sie wird im Verfahren zur Änderung des Betriebsreglements des Heliports Pfaffnau festgelegt.
3	An Sonn- und Feiertagen sind zum Schutz der ruhebedürftigen Bevölkerung störende Aktivitäten, u.a. die Jagd, verboten. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb an Sonn- und Feiertagen ab Pfaffnau geflogen wird.	– Ein komplettes Flugverbot an Sonn- und Feiertagen wäre für den Heliport als Verkehrsanlage unverhältnismässig. Dem erhöhten Ruhebedürfnis der Bevölkerung an Sonn- und Feiertagen wird im Betriebsreglement mit zeitlichen Einschränkungen Rechnung getragen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Luzern		
<p>1 Aus Lärm-, Klima- und Luftschutzgründen ist auf eine Erhöhung der jährlichen Anzahl Flugbewegungen von 800 auf 3000 zu verzichten.</p> <p>Ist aus wichtigen Gründen des öffentlichen Interesses eine Erhöhung der Flugbewegungen notwendig, soll diese nur gegen den Nachweis eines gleichzeitigen Verzichtes von unnötigen Freizeitflügen bewilligt werden.</p>	<p>Ausgangslage; Verkehrsleistung, Potenzial SIL: 2'97500 Bewegungen</p> <p>Erläuterungen zu Rahmenbedingungen zum Betrieb:</p> <p>«Das geltende Betriebsreglement enthält ein Jahreskontingent von 800 Flugbewegungen (FB) / Jahr, welches in der Betriebsbewilligung vom 20.04.1999 festgelegt wurde. Der <u>Die</u> Flugplatzhalterin will das starre Jahreskontingent von 800 FB aufheben und die Verkehrsleistung neu über (mit 2970 FB gerechneten) Fluglärmkurven (Gebiet mit Lärmbelastung) begrenzen. Dies weil zum Zeitpunkt der Festlegung des Jahreskontingents noch deutlich lautere Helikopter als heute zum Einsatz kamen. Im Weiteren stellt <u>der die</u> Flugplatzhalterin eine gesteigerte Nachfrage nach Flügen, insbesondere im Bereich Schulung, fest und möchte diese (ohne aus Aussenlandeplätze ausweichen zu müssen) ab dem Heliport Pfaffnau abdecken. Schliesslich strebt <u>der die</u> Flugplatzhalterin eine Entwicklungsreserve bei der Verkehrsleistung und dadurch mehr Flexibilität bei der Nutzung des Heliports an.</p> <p>Die Aufhebung des Jahreskontingents geht mit keinen wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmkurve einher. Auch sollen Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen primär auf den bestehenden Flugplätzen abgedeckt werden. Schliesslich ist der Heliport raumplanerisch günstig am Rande einer Gewerbezone gelegen. Das Jahreskontingent von 800 FB wird aus diesen Gründen aufgehoben und der Flugbetrieb neu über das «Gebiet mit Lärmbelastung» begrenzt. <u>Zum Schutz der Bevölkerung und im Sinne des Vorsorgeprinzips werden dem «Gebiet mit Lärmbelastung» lediglich 2500 FB / Jahr zugrunde gelegt.»</u></p>	<p>Bis anhin wird der Fluglärm einzig über ein Jahreskontingent von 800 Flugbewegungen / Jahr begrenzt. Diese starre Regelung soll zugunsten eines im SIL-Objektblatt festgelegten «Gebiets mit Lärmbelastung» (Lärmkorsetts) aufgehoben werden, welches die Verkehrsleistung des Heliports begrenzt und mehr Flexibilität bei der Nutzung des Heliports erlaubt.</p> <p>Aufgrund einer gesteigerten Nachfrage nach Flügen ab Pfaffnau (insbesondere im Bereich Schulung), dem Einsatz deutlich leiserer Helikopter als früher und zur Gewährleistung einer Entwicklungsreserve hat die Flugplatzhalterin dem «Gebiet mit Lärmbelastung» eine Annahme von 2970 Flugbewegungen zugrunde gelegt.</p> <p>Die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) werden vom «Gebiet mit Lärmbelastung» bei den lärmempfindlichen Gebäuden eingehalten. Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen sollen zudem gemäss SIL-Konzeptteil primär auf den bestehenden Flugplätzen abgedeckt werden. Auch ist der Heliport raumplanerisch günstig am Rande einer Gewerbezone gelegen. Schliesslich wurden bereits in der Vergangenheit teils mehr als 800 Flugbewegungen / Jahr auf dem Heliport durchgeführt (das BAZL hat aufgrund dessen ein Verwaltungsstrafverfahren gegen die Flugplatzhalterin eingeleitet). Andererseits ist auch dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung und dem Vorsorgeprinzip Rechnung zu tragen. Dem «Gebiet mit Lärmbelastung» sollen deshalb 2500 Flugbewegungen / Jahr zugrunde gelegt werden.</p> <p>Helikopterflüge der Leicht- und Sportaviatik («Freizeitflüge») liegen vorwiegend im privaten Interesse. Ein kompletter Verzicht dieser Flüge ab dem Heliport Pfaffnau wäre allerdings unverhältnismässig.</p>
<p>2 Nachtflüge zu Schulungszwecken sind (weiterhin) auf maximal 40 Flüge pro Jahr zwischen 19 und 21 Uhr zu beschränken.</p>	<p>–</p>	<p>Die Nachtflüge sind nicht Gegenstand der Festlegungen des SIL-Objektblatts Pfaffnau. Sie werden im Verfahren zur Änderung des Betriebsreglements des Heliports Pfaffnau festgelegt.</p>
<p>3 Der CO₂-Ausstoss des Flugbetriebs ist auszuweisen und verbindlich zu kompensieren.</p>	<p>–</p>	<p>Gemäss geltender Rechtslage gibt es im Bereich Klima keine anlagenspezifischen Anforderungen für Heliports.</p> <p>Die Flugplatzhalterin kompensiert die CO₂-Emissionen bei Passagierflügen seit 2023 auf freiwilliger Basis.</p>

b) Privatpersonen

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Eine Privatperson		
<p>1 Der Systemwechsel von einem Jahreskontingent mit 800 Flugbewegungen (FB) zu einem «Lärmkorsett», welches 2970 FB / Jahr und somit fast viermal so viele FB erlaubt, wird abgelehnt. Dies ist für die Anwohner in der Flugschneise West, selbst wenn die neuen Helikoptertypen leiser sind, unzumutbar und widerspricht diametral den von Bund und Kanton Luzern formulierten Zielen eines umwelt- und klimagerechten Verkehrs.</p> <p>Um dem Betreiber allenfalls etwas entgegenzukommen, könnte das Bewegungskontingent, sofern der Bedarf tatsächlich ausgewiesen ist, allenfalls maximal auf 1000 FB / Jahr erhöht werden.</p>	<p>Ausgangslage; Verkehrsleistung, Potenzial SIL: 2'97500 Bewegungen</p> <p>Erläuterungen zu Rahmenbedingungen zum Betrieb:</p> <p>«Das geltende Betriebsreglement enthält ein Jahreskontingent von 800 Flugbewegungen (FB) / Jahr, welches in der Betriebsbewilligung vom 20.04.1999 festgelegt wurde. Der <u>Die Flugplatzhalterin</u> will das starre Jahreskontingent von 800 FB aufheben und die Verkehrsleistung neu über (mit 2970 FB gerechneten) Fluglärmkurven (Gebiet mit Lärmbelastung) begrenzen. Dies weil zum Zeitpunkt der Festlegung des Jahreskontingents noch deutlich lautere Helikopter als heute zum Einsatz kamen. Im Weiteren stellt <u>der die Flugplatzhalterin</u> eine gesteigerte Nachfrage nach Flügen, insbesondere im Bereich Schulung, fest und möchte diese (ohne aus Aussenlandeplätze ausweichen zu müssen) ab dem Heliport Pfaffnau abdecken. Schliesslich strebt <u>der die Flugplatzhalterin</u> eine Entwicklungsreserve bei der Verkehrsleistung und dadurch mehr Flexibilität bei der Nutzung des Heliports an.</p> <p>Die Aufhebung des Jahreskontingents geht mit keinen wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmkurve einher. Auch sollen Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen primär auf den bestehenden Flugplätzen abgedeckt werden. Schliesslich ist der Heliport raumplanerisch günstig am Rande einer Gewerbezone gelegen. Das Jahreskontingent von 800 FB wird aus diesen Gründen aufgehoben und der Flugbetrieb neu über das «Gebiet mit Lärmbelastung» begrenzt. <u>Zum Schutz der Bevölkerung und im Sinne des Vorsorgeprinzips werden dem «Gebiet mit Lärmbelastung» lediglich 2500 FB / Jahr zugrunde gelegt.»</u></p>	<p>Die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) werden bei den lärmempfindlichen Gebäuden eingehalten. Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen sollen gemäss SIL-Konzeptteil zudem primär auf den bestehenden Flugplätzen abgedeckt werden. Auch ist der Heliport raumplanerisch günstig am Rande einer Gewerbezone gelegen. Schliesslich wurden bereits in der Vergangenheit auf dem Heliport teils mehr als 800 Flugbewegungen / Jahr durchgeführt (das BAZL hat aufgrund dessen ein Verwaltungsstrafverfahren gegen die Flugplatzhalterin eingeleitet). Dennoch ist auch dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung und dem Vorsorgeprinzip Rechnung zu tragen. Dem «Gebiet mit Lärmbelastung» sollen deshalb 2500 Flugbewegungen zugrunde gelegt werden.</p>

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>2 Eine grössere Anzahl Überflüge erhöht den Stress für Mensch und Tier und rein statistisch das Risiko von Helikopterabstürzen. Zudem erfahren die nahe der Flugschneise gelegenen Grundstücke eine erhebliche ökonomische Wertverminderung.</p>	–	<p>Die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) werden bei den lärmempfindlichen Gebäuden eingehalten.</p> <p>Die Sicherheitsanforderungen (<i>safety</i>) in der Zivillaviatik sind sehr hoch. Das Absturzrisiko wird höchstens im Rahmen der Störfallvorsorge berücksichtigt, was vorliegend nicht der Fall ist.</p> <p>Harte und weiche Standortfaktoren (Verkehrerschliessung, Detailhandelsangebot, Bildungs- und Kulturangebot, Steuerfuss etc.) beeinflussen die Immobilienwerte erheblich und sind naturgemäss einem steten Wandel unterworfen. Seitens der Grundeigentümer besteht über den Grundsatz der Planbeständigkeit hinaus kein Anspruch auf Fortbestand der Standortfaktoren im Umfeld ihrer Immobilien, soweit diese nicht übermässig beeinträchtigt werden.</p>
<p>3 Die Lärmuntersuchungen wurden nur in unmittelbarer Umgebung des Heliports und nicht entlang der Flugschneisen, wo die Belastung ebenfalls sehr hoch ist, durchgeführt.</p>	–	<p>Die Fluglärmrechnung berücksichtigt die An- und Abflugrouten. Die Lärmbelastung bei den Flugschneisen liegt grossmehrheitlich unterhalb des Planungswerts (PW) der Empfindlichkeitsstufe II und ist deshalb nicht dargestellt.</p>

3.5 Objektblatt Bad Ragaz

3.5.1 Ämterkonsultation (Platzhalter)

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia		
<p>1 Der Kanton Graubünden revidiert seinen kantonalen Richtplan Teil Windenergie. Das kantonale Windenergiegebiet Nr. 4 Rheintal Maienfeld – Malans steht in Konflikt mit dem «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» (Horizontalfläche) und dem Anflugsektor Ost des Flugfelds. Das Windenergiegebiet Nr. 4 verfügt über ein sehr grosses Produktionspotenzial und weist eine gute Erschliessung durch Strasse und Stromnetz auf. Das Produktionsziel lässt sich nur erreichen, wenn Windenergieanlagen mit einer Gesamthöhe von rund 220m gebaut werden können.</p> <p>Im Objektblatt ist in der Ausgangslage unter «Entwicklung des Flugfelds» der Hinweis aufzunehmen, dass bei einer Realisierung eines Windparks im Gebiet Rheintal-Maienfeld-Malans mit einer Anpassung des Betriebsreglements und der An- und Abflugkorridore zu rechnen ist.</p>	<p>Ausgangslage, Stand der Koordination (Anpassung):</p> <p>«<u>Perimeter, Infrastruktur und Betrieb</u> des Flugfelds sind <u>weitgehend</u> mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt. [...] <u>Betrieblich bestehen zwischen den An- und Abflugrouten des Flugfelds und den Windenergie-Planungen der Kantone St. Gallen und Graubünden teils Konflikte. Diese sind im Rahmen der weiteren Konkretisierung resp. Realisierung von Windparks zu lösen. Hierbei sind u.a. auch Anpassungen der An- und Abflugrouten denkbar.</u>»</p> <p>Erläuterungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb (Anpassung):</p> <p>«Die An- und Abflugrouten stehen teilweise mit dem potenziellen St. Galler Windenergiegebiet Rheinau in Konflikt. Der Konflikt ist bei einer allfälligen Festlegungsetzung des Windenergiegebiets im kantonalen Richtplan zu lösen (Anpassung Flugrouten etc.).</p> <p><u>Im Weiteren stehen die An- und Abflugrouten resp. der Anflugsektor Ost mit dem potenziellen Bündner Windenergiegebiet Rheintal Maienfeld – Malans in Konflikt. Falls in diesem Windenergiegebiet Mastenstandorte geplant werden, hat der Kanton in Absprache mit dem BAZL und ggf. mit dem BFE die Rahmenbedingungen zu definieren, so dass ein aus energetischer Sicht sinnvoller Windpark entwickelt werden kann.</u>»</p>	<p>Dem Antrag wird entsprochen.</p>

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

3.5.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton St. Gallen (Bau- und Umweltdepartement)		
1	Festlegungen, Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Verzicht auf die Helikopter-Flugroute quer zur Piste Richtung Norden wird begrüsst. Durch die Benutzung derselben Flugrouten durch Flächenflugzeuge und Helikopter können die Lärmgrenzwerte gemäss Lärmbelastungskataster eingehalten werden.	–
2	Festlegungen, Flugplatzperimeter: Die fraglichen Flächen zur Erweiterung des Hangars liegen im «Beizugsgebiet» einer Melioration. Somit ist zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen, ob eine Zerstückelung nach Art. 102 des Bundesgesetzes über die Landwirtschaft (LwG, SR 910.1) genehmigt werden kann. Erst bei Vorliegen eines konkreten Projekts kann geprüft werden, ob eine Ausnahme vom Zerstückelungsverbot genehmigt werden kann. Die Sicherheit eines Flugplatzes dürfte allenfalls eine Ausnahme ermöglichen.	– Die Frage ist im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens für den Hangar zu klären.
3	Festlegungen, Flugplatzperimeter: Die Verbreiterung der Piste von 11 m auf 18 m tangiert allenfalls eine quer zur Piste verlaufende Bestockung. Da die Piste wohl gegen Norden verbreitert wird, dürfte diese eine Verkürzung der Bestockung bedingen, um den Pistenabstand beizubehalten (Rodung). Dies stellt jedoch eine lösbare bzw. untergeordnete Frage im Rahmen der für eine Verbreiterung der Piste notwendigen Bewilligung dar.	– Die Frage ist im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens für die Pistenverbreiterung zu klären.
Gemeinde Fläsch (Gemeinderat)		
1	Zustimmung zum Objektblatt	–
Stadt Maienfeld (Stadtrat)		
1	Zustimmung zum Objektblatt	–
Gemeinde Mels (Gemeinderat)		
1	Die Planung des Windparks Rheinau und das SIL-Objektblatt Bad Ragaz sind in Einklang zu bringen. Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» im SIL-Objektblatt ist an den Perimeter des Windparks anzupassen.	– Der Konflikt ist bekannt und soll (gemäss den Erläuterungen im Objektblatt zu den Rahmenbedingungen zum Betrieb) bei einer allfälligen Festlegung des Windenergiegebiets im kantonalen Richtplan gelöst werden (Anpassung Flugrouten, Begrenzung der Blattspitzenhöhe der Windenergieanlagen etc.).

3.5.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Docair AG (Flugplatzhalterin)</i>		
1 Zustimmung zum Objektblatt	–	–

b) Privatpersonen

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

3.6 Scheda di coordinamento San Vittore (adeguamento)

3.6.1 Consultazione degli Uffici federali (Platzhalter)

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

3.6.2 Consultazione delle autorità

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Cantone Grigioni (Governo)		
<p>1 Il Governo del Cantone dei Grigioni osserva che il processo di coordinamento si è concluso positivamente, permettendo di tenere conto tempestivamente di eventuali obiezioni. Osserva, inoltre, che la modificazione della scheda di coordinamento non ha un impatto territoriale significativo e che non vi sono contraddizioni con il piano direttore cantonale.</p>	–	–
<p>2 L'Ufficio per la natura e l'ambiente chiede che la scheda di coordinamento venga modificata come segue:</p> <p>a. Si prevede l'utilizzo di velivoli rimorchiatori con emissioni significativamente inferiori a quelle degli elicotteri utilizzati nell'eliporto di San Vittore.</p> <p>b. Le direzioni di avvicinamento e di partenza dei voli di traino devono essere ottimizzate in termini di impatto acustico sugli insediamenti circostanti.</p> <p>c. Nella mappa della scheda di coordinamento, l'area con inquinamento acustico Valore di pianificazione GS II deve essere verificata alla luce delle considerazioni di cui sopra e, se necessario, adeguata in un futuro aggiornamento della scheda di coordinamento.</p>	–	<p>a. L'art. 4 dell'ordinanza del DATEC sulle emissioni degli aeromobili (OEmiA) stabilisce limiti specifici per i velivoli per l'istruzione di base e per i velivoli rimorchiatori. L'aereo da traino utilizzato dall'organizzatore del campo di volo a vela soddisfa questi requisiti ed è più silenzioso dell'elicottero medio utilizzato a San Vittore. Se questo velivolo verrà sostituito in futuro, si può presumere che il nuovo aereo da traino avrà livelli di rumorosità ancora più bassi di quello attualmente in uso.</p> <p>b. Tale questione dovrebbe essere disciplinata nel regolamento d'esercizio. Nell'ambito della procedura in corso di modifica del regolamento d'esercizio dell'eliporto di San Vittore per l'aggiunta di un allegato che disciplina il campo di volo a vela, il Cantone dei Grigioni non ha sollevato obiezioni. In ogni caso, è da notare che la direzione di avvicinamento e di partenza dei velivoli rimorchiatori è determinata dalla direzione del vento prevalente. Per motivi di sicurezza, lo spazio di manovra è minimo, soprattutto quando l'aereo da traino decolla, per cui la direzione di decollo può essere poco influenzata.</p> <p>c. L'impatto sull'inquinamento acustico è stato esaminato dall'UFAC in coordinamento con l'UFAM. L'impatto sull'inquinamento acustico in Lr, che sarebbe determinante per un impianto combinato di questo tipo, è estremamente basso per il Valore di pianificazione GS II e riguarda solo un'area direttamente sulla pista utilizzata per le operazioni di volo a vela. L'impatto acustico determinante dell'eliporto (Lmax) è significativamente maggiore e racchiude completamente anche l'impatto di Lr un po' esteso. Non c'è dunque motivo di adeguare l'area con inquinamento acustico nel PSIA.</p>

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

Comune di San Vittore

Nessuna osservazione

3.6.3 Partecipazione della popolazione

a) Organizzazioni, associazioni, partiti, imprese

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

Nessuna osservazione

b) Privati

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

Nessuna osservazione

3.7 Fiche par installation Leysin

3.7.1 Consultation des services fédéraux (Platzhalter)

Les instances consultées ne se sont pas prononcées sur les documents.

3.7.2 Consultation des autorités

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Canton de Vaud (Conseil exécutif)		
Aucune proposition ni remarque		
Commune d'Ollon (Conseil municipal)		
1	La commune d'Ollon indique que le secteur d'Exergillod est touché par l'aire de limitation d'obstacles mais ne voit aucune objection à la fiche PSIA, étant donné que ce secteur est situé hors zone à bâtir.	–

3.7.3 Consultation de la population

a) Organisations, associations, partis politiques, sociétés

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Aucune proposition ni remarque		

b) Personnes privées

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Aucune proposition ni remarque		