

# Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

19. Serie

mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht

Anpassungen Konzeptteil:

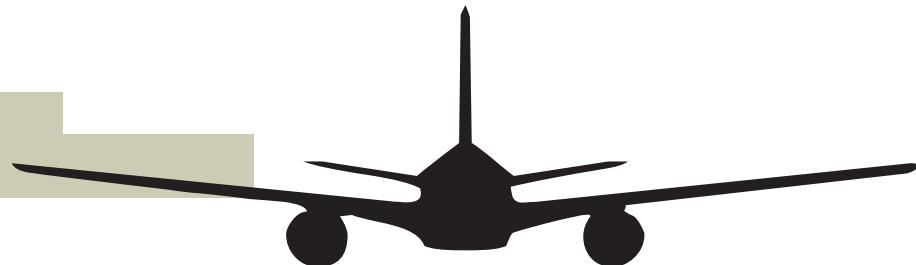
- Kap. 3.3: Winterflugplätze
- Kap. 3.4: Militärische Mitbenützung von zivilen Flugplätzen

Objektblatt Trogen

20.11.2024



24



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL  
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

### **Karten und grafische Gestaltung**

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

### **Gestaltung Titelblatt**

Susanne Krieg Grafik-Design (SGD)

### **Karten reproduziert mit Bewilligung von**

Bundesamt für Landestopografie swisstopo, © 2024 swisstopo

### **Bezugsquelle**

In elektronischer Form: [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)  
Auch in Französisch und Italienisch erhältlich

# **Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)**

---

## **19. Serie mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht**

**Anpassungen Konzeptteil:**

- Kap. 3.3: Winterflugplätze
- Kap. 3.4: Militärische Mitbenützung von zivilen Flugplätzen

**Objektblatt Trogen**

**20.11.2024**

Die Konzepte und Sachpläne stellen – nach Art. 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) – die wichtigsten Raumplanungsinstrumente des Bundes dar. Sie ermöglichen dem Bund, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereich der raumwirksamen Tätigkeiten nachzukommen und den immer komplexeren räumlichen Problemstellungen bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben gerecht zu werden. In seinen Konzepten und Sachplänen zeigt der Bund auf, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt, welche Anforderungen und Vorgaben er dabei berücksichtigt und wie er unter den gegebenen Voraussetzungen zu handeln gedenkt. In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Bundesstellen und den Kantonen erarbeitet, unterstützen die Konzepte und Sachpläne die raumplanerischen Bestrebungen der Behörden aller Stufen.

## **Inhalt**

### **Einleitung**

#### **Sachplaninhalt**

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde

#### **Anpassungen Konzeptteil**

Kap. 3.3: Winterflugplätze

Kap. 3.4: Militärische Mitbenützung von zivilen Flugplätzen

#### **Objektblatt**

AR      Trogen

Legende zur Anlagekarte

Begriffserklärungen zum Objektblatt

#### **Anhänge**

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV



## Einleitung

Die konzeptionellen Ziele und Vorgaben des SIL verabschiedete der Bundesrat am 26. Februar 2020.

Die anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen werden in den Objektblättern festgelegt. Bisher verabschiedete der Bundesrat die Objektblätter von insgesamt 67 Flugplätzen, darunter diejenigen für die Landesflughäfen Zürich, Basel-Mulhouse und Genève.

Nun liegt das folgende Objektblatt vor:

	<b>Kanton</b>	<b>Anlage</b>	<b>Anlagetyp</b>
Neues Objektblatt	AR	Trogen	Heliport

## Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde (Stand 20.11.2024)

<b>Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)</b>	<b>Beschlüsse</b>
<b>Konzeptteil</b>	26.02.2020
Kap. 3.3: Winterflugplätze (Anpassung Festlegung 1)	20.11.2024
Kap. 3.4: Militärische Mitbenützung von zivilen Flugplätzen (Anpassung Festlegung 3)	20.11.2024

<b>Objektblätter</b>		<b>Serie<sup>1</sup></b>	
ZH Zürich		ZH-1	26.06.2013
ZH Zürich (Anpassung)		ZH-1	18.09.2015
ZH Zürich (Anpassung)		ZH-1	23.08.2017
ZH Zürich (Anpassung)	16	ZH-1	11.08.2021
ZH Hausen am Albis	3	ZH-2	18.08.2004
ZH Hausen am Albis (Fortschreibung)	11	ZH-2	03.02.2016
ZH Speck-Fehrlitorf	3	ZH-3	18.08.2004
ZH Speck-Fehrlitorf (Anpassung)	10	ZH-3	17.12.2014
ZH Hasenstrick	4	ZH-4	02.11.2005
ZH Winterthur	9	ZH-5	20.11.2013
BE Bern-Belp	4	BE-1	30.01.2002
BE Bern-Belp (Anpassung)	8	BE-1	04.07.2012
BE Bern-Belp (Anpassung)	13	BE-1	14.11.2018
BE Interlaken	3	BE-2	18.08.2004
BE Interlaken (Anpassung)	4	BE-2	02.11.2005
BE Interlaken (Fortschreibung)	12	BE-2	28.06.2017
BE Reichenbach	2	BE-3	14.05.2003
BE Reichenbach (Fortschreibung)	16	BE-3	11.08.2021
BE Courtelary	4	BE-4	02.11.2005
BE Courtelary (Anpassung)	6	BE-4	01.07.2009
BE Courtelary (Fortschreibung)	11	BE-4	03.02.2016
BE Courtelary (Fortschreibung)	17	BE-4	22.06.2022
BE Biel-Kappelen	4	BE-5	02.11.2005
BE Biel-Kappelen (Anpassung)	11	BE-5	03.02.2016
BE Langenthal	4	BE-6	02.11.2005
BE Langenthal (Fortschreibung)	11	BE-6	03.02.2016
BE Saanen	5	BE-7	07.12.2007
BE Saanen (Fortschreibung)	11	BE-7	03.02.2016
BE Saanen (Anpassung)	18	BE-7	30.08.2023
BE St.Stephan	4	BE-8	02.11.2005
BE St.Stephan (Anpassung)	18	BE-8	30.08.2023

<sup>1</sup> Objektblätter ohne Nummer wurden als einzelne Anlagen genehmigt.

Objektblätter		Serie		
BE	Zweisimmen	5	BE-9	07.12.2007
BE	Zweisimmen (Fortschreibung)	9	BE-9	20.11.2013
BE	Zweisimmen (Anpassung)	18	BE-9	30.08.2023
BE	Thun	8	BE-10	04.07.2012
BE	Thun (Fortschreibung)	11	BE-10	03.02.2016
BE	Lauterbrunnen	12	BE-11	28.06.2017
LU	Triengen	5	LU-1	07.12.2007
LU	Triengen (Fortschreibung)	12	LU-1	28.06.2017
LU	Luzern-Beromünster	6	LU-2	01.07.2009
LU	Luzern-Beromünster (Fortschreibung)	13	LU-2	14.11.2018
LU	Pfaffnau	18	LU-3	30.08.2023
UR	Erstfeld	12	UR-1	28.06.2017
SZ	Wangen-Lachen	11	SZ-1	03.02.2016
SZ	Wangen	13	SZ-2	14.11.2018
SZ	Haltikon	15	SZ-3	02.09.2020
SZ	Schindellegi	17	SZ-4	22.06.2022
OW	Kägiswil	15	OW-1	02.09.2020
NW	Buechs	6	NW-1	01.07.2009
NW	Buochs (Anpassung)	14	NW-1	26.02.2020
GL	Mollis	12	GL-1	28.06.2017
GL	Mollis (Anpassung)	15	GL-1	02.09.2020
FR	Ecuvillens	1	FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	4	FR-2	30.01.2002
FR	Bellechasse (Fortschreibung)	11	FR-2	03.02.2016
FR	Gruyères	4	FR-3	30.01.2002
FR	Gruyères (Anpassung)	14	FR-3	26.02.2020
FR	Schwarzsee	1	FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	4	SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (Anpassung)	6	SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	SO-2	18.08.2004
SO	Olten (Fortschreibung)	12	SO-2	28.06.2017
BS/BL	Basel-Mulhouse		BS/BL-1	15.05.2013
BS/BL	Basel-Mulhouse (Anpassung)	15	BS/BL-1	02.09.2020
BL	Dittingen	10	BL-1	17.12.2014
SH	Schaffhausen		SH-1	21.02.2024
AR	Trogen	19	AR-1	20.11.2024
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	SG-1	06.07.2011
SG	St. Gallen-Altenrhein (Fortschreibung)	11	SG-1	03.02.2016
SG	Schänis	9	SG-2	20.11.2013
SG	Bad Ragaz	18	SG-3	30.08.2023

Objektblätter		Serie		
GR	Samedan	4	GR-1	30.01.2002
GR	Samedan (Anpassung)		GR-1	13.09.2019
GR	Untervaz	15	GR-2	02.09.2020
GR	San Vittore	44	GR-3	26.02.2020
GR	San Vittore (Anpassung)	18	GR-3	30.08.2023
AG	Birrfeld	4	AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (Anpassung)	2	AG-1	14.05.2003
AG	Birrfeld (Anpassung)	10	AG-1	17.12.2014
AG	Birrfeld (Anpassung)		AG-1	17.01.2018
AG	Fricktal-Schupfart	4	AG-3	30.01.2002
AG	Fricktal-Schupfart (Fortschreibung)	9	AG-3	20.11.2013
AG	Holziken	10	AG-4	17.12.2014
AG	Holziken (Anpassung)	16	AG-4	11.08.2021
TG	Amlikon	4	TG-1	02.11.2005
TG	Amlikon (Fortschreibung)	11	TG-1	03.02.2016
TG	Lommis	4	TG-2	02.11.2005
TG	Lommis (Fortschreibung)	11	TG-2	03.02.2016
TG	Sitterdorf	4	TG-3	02.11.2005
TG	Sitterdorf (Anpassung)	11	TG-3	03.02.2016
TI	Lugano-Agno	3	TI-1	18.08.2004
TI	Locarno	10	TI-2	17.12.2014
TI	Lodrino	9	TI-3	20.11.2013
TI	Ambri	40	TI-4	17.12.2014
TI	Ambri (Anpassung)	15	TI-4	02.09.2020
VD	Lausanne La Blécherette	4	VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne La Blécherette (Anpassung)	3	VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne La Blécherette (Anpassung)	5	VD-1	07.12.2007
VD	Lausanne La Blécherette (Anpassung)	8	VD-1	04.07.2012
VD	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	11	VD-1	03.02.2016
VD	Payerne	5	VD-2	07.12.2007
VD	Payerne (Anpassung)	10	VD-2	17.12.2014
VD	Payerne (Anpassung)	12	VD-2	28.06.2017
VD	Bex	2	VD-3	14.05.2003
VD	Bex (Anpassung)	5	VD-3	07.12.2007
VD	Bex (Fortschreibung)	12	VD-3	28.06.2017
VD	Montricher	6	VD-4	01.07.2009
VD	Montricher (Fortschreibung)	11	VD-4	03.02.2016
VD	Yverdon	12	VD-5	28.06.2017
VD	La Côte	17	VD-6	22.06.2022
VD	Leysin	18	VD-7	30.08.2023

Objektblätter		Serie		
VS	Münster	2	VS-2	14.05.2003
VS	Münster (Anpassung)	10	VS-2	17.12.2014
VS	Raron Flugplatz	2	VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	VS-6	14.05.2003
VS	Region Wallis Südost (VS-SE)	GLP-1	GLP VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhorn	GLP-1	GLP-1	17.09.2010
VS	Alphubel	GLP-1	GLP-2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	GLP-1	GLP-3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	GLP-1	GLP-4	17.09.2010
VS	Trift	GLP-1	GLP-5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	GLP-1	GLP-6	17.09.2010
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures	4	NE-1	30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (Anpass.)	4	NE-1	02.11.2005
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (Anpass.)	10	NE-1	17.12.2014
NE	Môtiers	4	NE-2	02.11.2005
NE	Môtiers (Fortschreibung)	11	NE-2	03.02.2016
NE	Neuchâtel	5	NE-3	07.12.2007
NE	Neuchâtel (Fortschreibung)	14	NE-3	26.02.2020
GE	Genève		GE-1	14.11.2018
JU	Bressaucourt	3	JU-1	18.08.2004
	Balzers (Fürstentum Lichtenstein)		Balzers	12.04.2017
	Balzers (Fürstentum Lichtenstein) (Anpassung)	15	Balzers	02.09.2020

Weitere Objektblattserien sind in Vorbereitung



## **Konzeptionelle Ziele und Vorgaben**

### **Anpassungen Konzeptteil:**

Kap. 3.3: Winterflugplätze

Kap. 3.4: Militärische Mitbenützung von zivilen Flugplätzen



### Kap. 3.3: Winterflugplätze

Unter den 45 Flächenflugfeldern und 24 Heliports, welche der Zivilluftfahrt in der Schweiz zur Verfügung stehen, befinden sich vier Winterflugfelder und zwei Winterheliports:

1. Winterflugfeld Blumental (BE)
2. Winterflugfeld Lauberhorn (BE)
3. Winterflugfeld Männlichen (BE)
4. Winterflugfeld Schwarzsee (FR)
5. Winterheliport Gstaad-Inn Grund (BE)
6. Winterheliport St. Moritz (GR)

Es handelt sich hierbei um saisonal betriebene Anlagen ohne feste Infrastruktur<sup>1</sup>. Die saisonale Beschränkung des Flugbetriebs ist in den Betriebsbewilligungen resp. den Betriebsreglementen dieser Flugplätze verankert.

Die Festlegung 1 in Kap. 3.3 «Koordination mit der Raumnutzung» des Konzeptteils besagt, dass der Bund die räumliche Koordination von Bau, Betrieb und Entwicklung der einzelnen Anlagen (in Abstimmung mit den Kantonen) durch Festlegungen im SIL-Objektteil sichert. Derzeit verfügt lediglich das Winterflugfeld Schwarzsee (FR) über ein SIL-Objektblatt. Bei den übrigen Winterflugplätzen sollen die Auswirkungen des Flugbetriebs auf Raum und Umwelt sowie das räumliche Konfliktpotenzial im Rahmen eines Koordinationsprozesses (SIL-Konzeptteil Kapitel 5.2) abgeklärt werden. Sind diese Auswirkungen gering, soll in Absprache mit dem Kanton auf die Erarbeitung und Verabschiedung eines Objektblatts verzichtet werden können. Ein solcher Verzicht bedeutet, dass der im Betriebsreglement festgelegte Flugbetrieb nicht wesentlich ausgedehnt werden darf. Die Festlegung 1 soll dahingehend ergänzt werden, dass bei Winterflugplätzen unter gewissen Voraussetzungen auf die Erarbeitung eines SIL-Objektblatts verzichtet werden kann.

Die Möglichkeit des Verzichts auf ein SIL-Objektblatt soll darüber hinaus auch für Flugsicherungsanlagen gelten. Für die 42 bestehenden Flugsicherungsanlagen gibt es bis anhin keine anlagespezifischen Festlegungen im Objektteil. Derzeit findet sich dazu nur ein Hinweis in den Erläuterungen zur Festlegung 1.

<sup>1</sup> Gebirgslandeplätze (GLP) weisen als speziell bezeichnete Landestellen über 1100 m über Meer ebenfalls keine feste Infrastruktur auf. Deren Betrieb ist im Gegensatz zu den Winterflugplätzen jedoch saisonal nicht beschränkt. Zudem verfügen GLP über keinen Flugplatzhalter und über kein Betriebsreglement.

## Anpassung von Festlegung 1 im Kap. 3.3 des Konzeptteils<sup>2</sup>

### Kap. 3.3. Koordination mit der Raumnutzung → Festlegungen

1. Die bauliche und betriebliche Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur ist – unter Berücksichtigung der Festlegungen zur «Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur» (vgl. Kap. 3.1) – mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzz Zielen abzustimmen. Der Bund sichert, in gegenseitiger Abstimmung mit der Richtplanung der Kantone, die räumliche Koordination von Bau, Betrieb und Entwicklung der einzelnen Anlagen im SIL-Objektteil in der Regel durch die Festlegung von
  - Zweckbestimmung und Funktion der Anlage, Rahmenbedingungen zum Betrieb
  - Flugplatzperimeter und Rahmenbedingungen zur Infrastruktur
  - Gebiet mit Hindernisbegrenzung
  - Gebiet mit Lärmbelastung
  - Grundsätze zur landseitigen Erschliessung
  - Grundsätze zum Natur- und Landschaftsschutz

Für saisonal betriebene Flugplätze ohne feste Infrastruktur sowie für Flugsicherungsanlagen kann auf anlagespezifische Festlegungen im SIL-Objektteil verzichtet werden, sofern deren Auswirkungen auf Raum und Umwelt resp. das Konfliktpotenzial mit den umgebenden Nutzungen gering sind. Bei saisonal betriebenen Flugplätzen ohne feste Infrastruktur erfolgt ein Verzicht in Absprache mit den betroffenen Kantonen.

## Erläuterungen

1. [...]

### Saisonally betriebene Flugplätze ohne feste Infrastruktur / Flugsicherungsanlagen

- Zu den saisonal betriebenen Flugplätzen ohne feste Infrastruktur zählen die Winterflugfelder (vgl. Kap. 4.3) und die Winterheliports (vgl. Kap. 4.4). Für Flugsicherungsanlagen wurde bis anhin aufgrund des geringen Konfliktpotenzials mit der Umgebung auf die Durchführung eines anlagespezifischen Koordinationsprozesses und die Erarbeitung eines Objektblatts gänzlich verzichtet. Bei Bedarf steht diese Möglichkeit jedoch offen.

Bei den Winterflugfeldern und -heliports sollen die Auswirkungen des Flugbetriebs (und allfälliger temporärer Anlagen) auf Raum und Umwelt resp. das Konfliktpotenzial mit den umgebenden Nutzungen (Siedlungs- und Schutzgebiete etc. im Umfeld) im Rahmen eines SIL-Koordinationsprozesses (vgl. Kap. 5.2) abgeklärt werden. Werden diese als gering beurteilt, kann in Absprache mit dem betroffenen Kanton auf anlagespezifische Festlegungen im SIL-Objektteil verzichtet werden. In diesem Fall darf der im betreffenden Betriebsreglement festgelegte Flugbetrieb nicht wesentlich ausgedehnt werden.

<sup>2</sup> yyy Anpassungen gegenüber dem Konzeptteil des SIL vom 26.02.2020

### Kap. 3.4: Militärische Mitbenützung von zivilen Flugplätzen

Die Schweizer Armee misst der Dezentralisierung ihrer Mittel aufgrund geänderter Rahmenbedingungen wieder ein grösseres Gewicht bei. Daher beabsichtigt die Luftwaffe (nach dem Rückzug auf noch drei Militärflugplätze für Kampfjets<sup>3</sup>) künftig einzelne zivile Flugplätze für punktuelle Übungen zu nutzen. Nach heutigem Stand der Planung stehen die Flugplätze Buochs (NW), Mollis (GL) und St. Stephan (BE) im Vordergrund, die sich als zivil umgenutzte Militärflugplätze aufgrund ihrer Pistenlänge, -breite etc. besonders eignen. Konkret sieht die Luftwaffe auf den drei Flugplätzen ab 2026 Übungen mit einer Dauer von 4 bis 5 Tagen einmal jährlich oder alle zwei Jahre vor (wovon nur 1 bis 2 Tage mit Flugbetrieb) vor. Pro Übung sind mindestens 8 Flugbewegungen nötig, um den gewünschten Trainingseffekt zu erreichen, wobei nicht jedes Mal zwingend Kampfjets eingesetzt werden. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch weitere zivile Flugplätze von den punktuellen Übungen betroffen sein werden.

Die zivilen Flugplätze können im Interesse der Landesverteidigung auch militärisch mitbenutzt werden. Im geltenden Konzeptteil ist dazu festgesetzt, dass die militärische Mitbenützung ziviler Flugplätze dem Zivilluftfahrtrecht sowie dem SIL-Objektblatt und dem Betriebsreglement des jeweiligen Flugplatzes unterstellt sein soll (Kapitel 3.1, Festlegung 8).

Die militärische Mitbenützung der zivilen Flugplätze im vorgesehenen Umfang erfordert eine Grundlage im SIL-Objektblatt sowie im Betriebsreglement des jeweiligen Flugplatzes. Im SIL-Objektblatt wird der Rahmen für diese militärischen Übungen zu setzen sein (Art und Häufigkeit des Flugbetriebs), im Betriebsreglement werden die konkreten Betriebszeiten und organisatorischen Vorgaben zu regeln sein. Namentlich beim Einsatz von Kampfjets wird mit einer Mehrbelastung von Fluglärm an wenigen Tagen pro Jahr bzw. alle zwei Jahre zu rechnen sein. Anzustreben ist deshalb eine strikte Begrenzung dieser Flugbewegungen, so dass der Fluglärm nach Umweltrecht im Einzelfall beurteilt werden kann und nicht als Bestandteil des zivilen Flugbetriebs berechnet werden muss.

Unabhängig davon soll der Rahmen für die militärische Mitbenützung von zivilen Flugplätzen im SIL breiter abgesteckt werden. Nach den Festlegungen im geltenden Konzeptteil können bei Flugplätzen Erleichterungen nur nach umfassender Interessenabwägung für Anlagen gewährt werden, die dem öffentlichen Luftverkehr dienen oder einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr der Anlage aufweisen (Kapitel 3.4, Festlegung 3). Die Kriterien, die zur Erteilung von Erleichterungen berechtigen, sollen deshalb mit den Flügen im Interesse der Landesverteidigung ergänzt werden.

<sup>3</sup> Emmen LU, Meiringen BE, Payerne VD

## Anpassung von Festlegung 3 im Kap. 3.4 des Konzeptteils<sup>4</sup>

### Kap. 3.4 Koordination mit dem Umweltschutz → Festlegungen

#### 3. Im Interesse der ökonomischen und sozialen Dimension der Mobilität wird [...]

Erleichterungen gemäss Umweltschutzgesetz (USG) können nur nach umfassender Interessenabwägung für Anlagen gewährt werden, die dem öffentlichen Luftverkehr oder Flügen im Interesse der Landesverteidigung dienen oder einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr der Anlage aufweisen.

Im Weiteren können Erleichterungen für Flugplätze gewährt werden [...]

### Erläuterungen

3. Gemäss Art. 25 Abs. 2 USG können Erleichterungen gewährt werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Anlage besteht und die Einhaltung der Grenzwerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für das Projekt führen würde. Ein «überwiegendes öffentliches Interesse» liegt in der Zivilluftfahrt dann vor, wenn der Flugplatz Linienflügen (öffentlicher Luftverkehr) oder Flügen im Interesse der Landesverteidigung, zu einem wesentlichen Anteil Rettungs- und Einsatzflügen dient oder im SIL explizit zur Entlastung eines Landesflughafens vorgesehen ist. Der SIL-Konzeptteil konkretisiert somit das überwiegende öffentliche Interesse und schränkt die Möglichkeit zur Gewährung von Erleichterungen für Flugplätze gegenüber der LSV weiter ein.

[...]

<sup>4</sup> VV Anpassungen gegenüber dem Konzeptteil des SIL vom 26.02.2020

Anlage: **Trogen**

AR-1

Anlagetyp: Heliport

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Appenzell Ausserrhoden
- Perimetergemeinde: Trogen
- Gemeinde mit Hindernisbegrenzung: Altstätten (SG), Oberegg (AI), Rehetobel (AR), Speicher (AR), Trogen (AR)
- Gemeinden mit Lärmbelastung: -
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 41 Bewegungen (2018-2021)
  - max. 10 Jahre: 75 Bewegungen (2018)

### Verweis:

SIL-Konzeptteil 26.02.2020,  
Kap. 4.4 Heliports

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 24.05.1977
- Betriebsreglement vom 06.05.1977
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 20.11.2018
- Koordinationsprotokoll vom November 2022

### Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Privater Heliport, seit 1977 in Betrieb. Das Flugfeld dient den verschiedenen Sparten des Helikopterflugverkehrs.

### Stand der Koordination:

Die *Funktion* des Flugfelds stützt sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL und ist auf die Ziele des kantonalen Richtplans abgestützt.

Der Heliport dient primär Werkflügen, der fliegerischen Ausbildung (Aus- und Weiterbildungsflüge) sowie Arbeitsflügen; sporadisch auch weiteren Flügen.

Die *Entwicklung* des Heliports hinsichtlich der Verkehrsleistung wird durch ein in der Betriebsbewilligung verankertes Jahreskontingent von 100 Flugbewegungen beschränkt. Dieses soll beibehalten und in das Betriebsreglement überführt werden. Die Betriebsbewilligung enthält im Weiteren ein Verbot gewerbsmässiger und touristischer Flüge. Das Verbot gewerbsmässiger Flüge soll zugunsten der Flexibilität bei der Nutzung des Heliports aufgehoben werden. Zudem sollen die sporadisch von Dritten auf dem Heliport durchgeföhrten Rettungs- und Einsatzflüge vom Bewegungskontingent ausgenommen werden. Schliesslich sind die An- und Abflugrouten (vgl. Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster [HBK]) sowie die übrigen materiellen Inhalte der Betriebsbewilligung in das neue Betriebsreglement aufzunehmen (vgl. Koordinationsprotokoll). Das Betriebsreglement ist dazu anzupassen.

<p><i>Perimeter, Infrastruktur und Betrieb</i> des Heliports sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzz Zielen, namentlich mit der vorgesehenen Erweiterung der Gewerbezone an der Bleichistrasse, abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Es sind keine wesentlichen Änderungen an der Infrastruktur des Heliports und am Flugbetrieb vorgesehen.</p>	
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b> Der Heliport Trogen ist ein privates Flugfeld. Er dient vorrangig Werkflügen, Aus- und Weiterbildungsflügen sowie Arbeitsflügen. Rettungs- und Einsatzflüge haben jederzeit Priorität. Touristische Flüge sind nicht gestattet.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Die Verkehrsleistung des Heliports wird durch ein Jahreskontingent von 100 Flugbewegungen begrenzt. Vom Jahreskontingent ausgeklammert ist die Benutzung des Heliports für sporadische Rettungs- und Einsatzflüge durch Dritte. Das Betriebsreglement ist anzupassen. Hierbei sind die An- und Abflugrouten sowie die Vorgaben aus der Betriebsbewilligung zum Flugbetrieb (mit Ausnahme des Verbots gewerbsmässiger Flüge) aufzunehmen. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b> Kein ausgewiesenes Gebiet mit Lärmbelastung aufgrund der Rahmenbedingungen zum Betrieb</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Die östliche An- und Abflugroute ist zur Lösung des Konflikts mit dem potenziellen kantonalen Windenergiegebiet «Honegg» (AR) allenfalls anzupassen. Dies sofern sich diese Lösung (nebst einer Verkleinerung des Windenergiegebiets, einer Beschränkung der Masthöhe und einer Berücksichtigung der Flugsicherheit bei der Wahl der Maststandorte) in einer umfassenden Interessenabwägung als sinnvollste Massnahme erweist.</p>	<p><b>F Z V</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>

	F	Z	V
<b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Heliport sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	•	•	
<p><b>E R L Ä U T E R U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b> Die Zweckbestimmung des Heliports Trogen ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und den Festlegungen zu den Heliports im Konzeptteil SIL.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Die Betriebsbewilligung vom 20.04.1999 legt für den Heliport u.a. ein Jahreskontingent von 100 Flugbewegungen sowie ein Verbot gewerbsmässiger und touristischer Flüge fest. Das Jahreskontingent soll weiterhin Gültigkeit haben. Um der Flugplatzhalterin mehr Spielraum bei der Nutzung des Heliports zu verschaffen, soll das Verbot gewerbsmässiger Flüge dagegen aufgehoben werden. Sporadisch stattfindende Rettungs- und Einsatzflüge durch Dritte (Rega, Luftwaffe etc.) sollen zudem vom Jahreskontingent ausgeklammert werden, damit das Jahreskontingent möglichst vollumfänglich der Flugplatzhalterin zur Verfügung steht. Die An- und Abflugrouten wurden bei der Erarbeitung des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) vom 20.11.2018 erstmalig präzise definiert. Die neuen Routen sind im Betriebsreglement festzulegen. Im Weiteren sind die materiellen Vorgaben zum Flugbetrieb aus der Betriebsbewilligung in das Betriebsreglement zu überführen.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die Parzelle 254 mit dem Hangar und den drei Büro- und Wohngebäuden, die Zufahrt und der Garten. Darüberhinaus beinhaltet der Perimeter den Start- und Landeplatz für Heliptoter (final approach and take-off area [FATO]) inklusive Sicherheitsabstände. Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung (Wohn- und Gewerbezone) gemäss Zonenplan der Gemeinde Trogen. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität. Die Gemeinde Trogen will im Rahmen der laufenden Revision der Ortsplanung die Bauzone beim Heliport dergestalt erweitern, so dass diese die FATO des Heliports umfasst.</p>	<p><b>ZUSTÄNDIGE STELLE</b> <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><b>Flugplatzhalterin:</b> Stiftung Helimission, Bleichi 2, 9043 Trogen</p>		

### **Lärmbelastung:**

Die geringe Anzahl Flugbewegungen entfaltet keine massgebende Fluglärmbelastung im Sinne der Lärmschutzverordnung (LSV). Somit wurde auf die Erstellung einer umfassenden Fluglärmberechnung verzichtet. Eine vom BAZL vorgenommene Lärmabschätzung zeigt, dass sich die Lärmbelastung beim (auf dem energieäquivalenten Dauerschallpegel Leq basierenden) Lärmmass  $L_r$  auf den Heliport beschränkt. Beim mittleren maximalen Schallpegel ( $L_{max}$ ), der von der Anzahl der Flugbewegungen unabhängig ist, umfasst die Lärmberlastung grosse Teile des Weilers Bleichi und würde die gemäss Richtplanung der Gemeinde Trogen vorgesehene Erweiterung der Gewerbezone entlang der Bleichistrasse verhindern.

Solange der Flugbetrieb (Flugbewegungen, Betriebszeiten) nicht ausgedehnt wird, handelt es sich beim Heliport Trogen um einen Bagatellfall, bei welchem die Anwendung des mittleren maximalen Schallpegels ( $L_{max}$ ) unverhältnismässig wäre. Es kann auf die Festlegung von Lärmkurven im SIL-Objektblatt verzichtet werden. Dies ermöglicht die von der Gemeinde Trogen vorgesehene Erweiterung der Gewerbezone in der Bleichi.

### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 20.11.2018. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung. Der HBK ist nicht grundeigentümerverbindlich. Bei Bedarf müssen Überflugrechte und Hindernisfreiheit privatrechtlich gesichert werden.

Gemäss geltendem HBK gilt für die geplante Erweiterung der Gewerbezone in der Bleichi eine Höhenbeschränkung. Eine Durchstossung der Hindernisbegrenzungsflächen im bisherigen Ausmass (bestehende Bauten) kann bei der Bebauung der (erweiterten) Gewerbezone aus luftfahrtspezifischer Sicht voraussichtlich toleriert werden. Neubauten, welche die Hindernisbegrenzungsflächen durchstossen, gelten dennoch als Luftfahrthindernis und benötigen zur Erstellung eine Bewilligung des BAZL (Art. 41 LFG). Um die Höhenbeschränkung in der erweiterten Gewerbezone umzusetzen, soll im kommunalen Richtplan eine Sondernutzungsplanpflicht verankert werden.

Das potentielle kantonale Windenergiegebiet «Honegg» (AR) tangiert die östliche An- und Abflugroute des Heliports beim Ruppenpass. Der Konflikt ist in der weiteren Planung (Projektentwicklung, kantonale Nutzungsplanung) zu lösen (Verkleinerung des Windenergiegebiets, Anpassung der Flugroute, Beschränkung der Mastenhöhe, Berücksichtigung der Flugsicherheit bei der Wahl der Mastenstandorte etc.).

### **Natur- und Landschaftsschutz:**

Die An- und Abflugrouten tangieren teilweise ein kantonales Interessen-gebiet Landschaftsschutz sowie Naturschutzzonen. Es liegen keine Konflikte zwischen Flugbetrieb und diesen Schutzgebieten vor.

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatz-massnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1<sup>ter</sup> NHG und projektunabhängigen Massnahmen des ökologischen Ausgleichs im Sinne von Art. 18b NHG und von Sachziel 13.G des Landschaftskonzepts Schweiz 2020 zu unterscheiden.

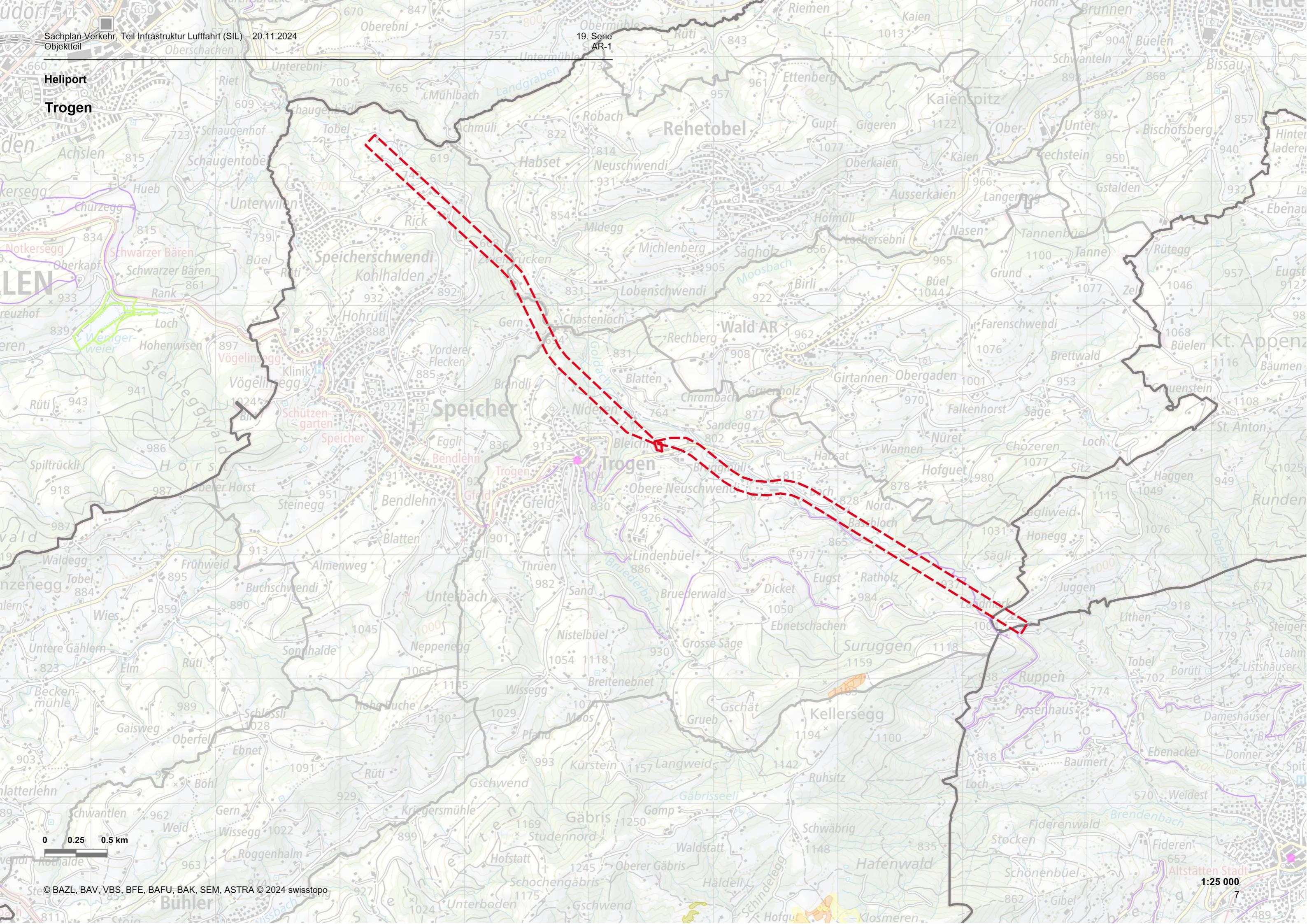
Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen beim Helikopterflugfeld erfolgt unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse). Den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten ist Rechnung zu tragen. Der Standort der Ausgleichsmassnahmen (innerhalb / außerhalb des Flugplatzperimeters) sowie deren Umfang orientieren sich an den lokalen Gegebenheiten. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens (Plangenehmigung, Genehmigung Betriebsreglement) aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Als Grundlage haben die Fachstellen des Bundes eine Vollzugshilfe zur Biodiversität und zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen erarbeitet (BAFU/BAZL April 2019).



## Heliport

Trogen





## Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA	Festsetzung Coordination réglée Data acquisito	Zwischenergebnis Coordination en cours Risultato intermedio	Vororientierung Information préalable Informazione preliminare	Inhalte anderer Sachpläne Contenus d'autres plans sectoriels Contenuti degli altri piani settoriali	Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale
Flugplatzperimeter Périmètre d'aérodrome Perimetro dell'aerodromo					Infrastruktur Schiene Infrastructure rail Infrastruttura ferroviaria
Gebiet mit Hindernisbegrenzung Aire de limitation d'obstacles Aera con limitazione degli ostacoli					Infrastruktur Strasse Infrastructure route Infrastruttura stradale
Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II) Territoire exposé au bruit (VP DS II) Aera con esposizione al rumore (VP GS II)					Infrastruktur Schifffahrt Infrastructure navigation Infrastruttura navigazione
Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo					Militär* Militaire* Militare*
Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti					Übertragungsleitungen Lignes de transport d'électricité Elettrodotti
					Geologische Tiefenlager Dépôts en couches géologiques profondes Depositi in strati geologici profondi
					Asyl Asile Asilo
					* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017; Planerische Massnahmen für Anlagen gemäss Programmteil 2017 werden ab 2019 serienweise aktualisiert. Wo dies noch nicht der Fall ist, sind die Objektblätter SPM 2001 bzw. Sachplan Waffen- und Schiessplätze 1998 weiterhin gültig. * Installations approuvées dans la Partie programme du PSM du 08.12.2017; mesures planifiées pour installations selon la Partie programme 2017 sont mises à jour par séries à partir de 2019. Lorsque ce n'est pas encore le cas, les fiches de coordination du PSM 2001 et du PS des places d'armes et de tir 1998 continuent de faire foi. * Installazioni approvati nella Parte programmatica del PSM del 08.12.2017; misure di pianificazione delle installazioni secondo la Parte programmatica 2017 saranno aggiornate in serie a partire dal 2019. Dove non è ancora il caso, i schede di coordinamento PSM 2001, risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998 restano valevoli.
					1603 BLN-Objekt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) Objet IFP (Inventaire federal des paysages, sites et monuments naturels) Oggetto IFP (Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali)
					12 Moorlandschaft Site marécageux Zona palustre
					Flachmoor Bas-marais Palude
					Hoch- und Übergangsmoor Haut-marais et marais de transition Torbiera alta e torbiera di transizione
					Trockenwiesen und -weiden Prairies et pâturages secs Prati e pascoli secchi
					75 Auengebiet Zone alluviale Zona golenale
					3 Wasser- und Zugvogelreservat Réserve d'oiseaux d'eau et de migration Riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori
					8 Jagdbanngebiet District franc Bandita
					Wildtierkorridor überregional Corridor faunistique suprarégional Corridoio faunistico sovraregionale
					Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte Site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants Sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi e mobili
					ISOS-Objekt (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) Objet ISOS (Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse) Oggetto IAMP (Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)
					Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung (mit Substanz bzw. viel Substanz) Voie de communication historique d'importance nationale (avec substance, resp. beaucoup de substance) Via di comunicazione storica d'importanza nazionale (con sostanza, risp. con molta sostanza)



## Begriffserklärungen zum Objektblatt

<b>Perimetergemeinden</b>	Gemeinden, auf deren Gebiet der im SIL festgelegte Flugplatzperimeter verläuft. Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal.
<b>Gemeinden mit Hindernisbegrenzung</b>	Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Hindernisbegrenzung betroffen ist. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht bei konzessionierten Flugplätzen der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Sicherheitszonenplan nach Art. 42 des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0); bei Flugfeldern der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster nach Art. 62 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1).
<b>Gemeinden mit Lärmbelastung</b>	Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Lärmelastung betroffen ist. Massgebend ist der Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II gemäss Anhang 5 der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41).
<b>Verkehrsleistung - Ø 4 Jahre</b>	durchschnittliche Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen der letzten vier Jahre.
<b>- max. 10 Jahre</b>	grösste Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen in den letzten zehn Jahren (mit Betriebsjahr).
<b>- Datenbasis LBK</b>	Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit Angabe des Referenzjahres, auf deren Basis der geltende Lärmelastungskataster (LBK) berechnet wurde.
<b>- Potenzial SIL</b>	Zahl der jährlichen Flugbewegungen, die im Koordinationsprozess als Richtwert für die künftige Entwicklung vereinbart wurde. Sie dient als Basis für die Berechnung der Lärmelastungskurve.
<b>Festlegungen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Festsetzungen F</li><li>• Zwischenergebnisse Z</li><li>• Vororientierungen V</li></ul>

<b>Festsetzungen</b>	<p>Festsetzungen zeigen, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Festsetzung bezeichnet werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• eine hinreichende Zusammenarbeit stattgefunden hat und</li><li>• die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind (Grobabstimmung).</li></ul> <p>Gemäss Artikel 15 der Raumplanungsverordnung (RPV) darf ein konkretes Vorhaben erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf dafür besteht, eine Prüfung von Alternativstandorten stattgefunden hat, das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist, sich die wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt auf Grund der vorhandenen Grundlagen grob beurteilen lassen und wenn die Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich gegeben ist.</p> <p>Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren; sie legen den räumlichen, zeitlichen und organisatorischen Rahmen fest, innerhalb welchem sich die Behörden bei der Erfüllung ihrer raumwirksamen Aufgaben zu bewegen haben.</p>
<b>Zwischenergebnisse</b>	<p>Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht in allen Teilen aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Zwischenergebnis bezeichnet werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• die Zusammenarbeit eingeleitet ist und</li><li>• noch nicht abschliessend beurteilt werden kann, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.</li></ul> <p>Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren und – soweit bereinigt – in der Sache; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.</p> <p>Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.</p>
<b>Vororientierungen</b>	<p>Vororientierungen zeigen raumwirksame Tätigkeiten, welche erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können, die sich aber noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen. Eine Abstimmungsanweisung kann als Vororientierung bezeichnet werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• die vorgesehene raumwirksame Tätigkeit noch zu wenig bestimmt ist, um den überörtlichen Koordinationsbedarf zu ermitteln und</li><li>• die Zusammenarbeit noch nicht eingeleitet ist.</li></ul> <p>Vororientierungen binden die Behörden in der Regel im Verfahren; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.</p>

## **Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV**



## **Inhalt Erläuterungsbericht**

- 1 Einleitung
- 2 Gegenstand der Planung
- 3 Planungsablauf und Zusammenarbeit
- 4 Berücksichtigung der Anträge



## 1 Einleitung

Für die Erarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil, welchen er mit Beschluss vom 26. Februar 2020 umfassend revidiert hat.

Seit der erstmaligen Verabschiedung des Konzeptteils werden schrittweise die Objektblätter mit den anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen erarbeitet. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Objektteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen und in Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen zu erarbeiten.

Bisher verabschiedete der Bundesrat insgesamt 68 Objektblätter, darunter diejenigen für die 3 Landesflughäfen sowie für 10 Regionalflugplätze, 2 zivil mitbenützte Militärflugplätze, 41 Flugfelder und 12 Heliporterflugfelder.

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

## 2 Gegenstand der Planung

Die vorliegende 19. Serie enthält **zwei Anpassungen am Konzeptteil** sowie das neue Objektblatt für das Flugfeld **Trogen** (Heliport, AR). Die erste Anpassung am Konzeptteil betrifft die Möglichkeit zum Verzicht auf die Erarbeitung eines Objektblatts für Winterflugplätze, die zweite Anpassung die militärische Mitbenützung ziviler Flugplätze.

## 3 Planungsablauf und Zusammenarbeit

Die Anpassung des Konzeptteils betreffend militärische Mitbenützung geht auf einen Antrag des GS VBS an das BAZL von 2023 zurück. In der Folge hat ein externer Auftragnehmer die Auswirkungen einer militärischen Mitbenützung in Bezug auf den Fluglärm genauer untersucht. Diese Arbeiten wurden von einer Arbeitsgruppe unter Leitung der MAA mit Vertretern von GS VBS, armasuisse, Luftwaffe, BAZL und BAFU betreut. Von Dezember 2023 bis Januar 2024 fand die Konsultation der in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretenen Bundesstellen zum Entwurf der Anpassung statt. Für die militärische Mitbenützung ziviler Flugplätze wurden anschliessend von Ende April bis Ende Juni 2024 alle Kantone angehört.

Die Anpassung des Konzeptteils betreffend Winterflugplätze wurde vom BAZL im Entwurf erarbeitet. Nach der Konsultation der in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretenen Bundesstellen (Dezember 2023 bis Januar 2024) wurden von Ende April bis Ende Juni 2024 die beiden von der Anpassung betroffenen Kantone Bern und Graubünden angehört.

Auf eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung konnte für beide Anpassungen des Konzeptteils verzichtet werden, handelt es sich doch nicht um neue Festlegungen, sondern um Präzisierungen bestehender Grundsätze.

Dem Objektblatt Trogen liegt das im SIL-Konzeptteil zur räumlichen Abstimmung verlangte Koordinationsprotokoll zugrunde. Das Koordinationsprotokoll hält das gemeinsame Ergebnis der Abstimmung unter den beteiligten Stellen fest. An der Koordination nahmen die zuständigen Stellen des Bundes, des Kantons Appenzell Ausserrhoden, die betroffenen Gemeinden und der Flugplatzhalter teil.

Zum Entwurf des Objektblatts Trogen fand von Dezember 2023 bis Januar 2024 die Konsultation der in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretenen Bundesstellen und von Ende April bis Ende Juni 2024 die Anhörung des Kantons Appenzell Ausserrhoden und der betroffenen Gemeinden statt. Der Kanton hat überprüft, ob das Objektblatt mit seinen Zielen und Planungsgrundsätzen übereinstimmt und keine Widersprüche zu seinem geltenden Richtplan besteht. Von April bis Mai 2024 wurden zudem die Information und Mitwirkung der Bevölkerung gemäss Art. 4 RPG zum Objektblatt-Entwurf Trogen durchgeführt.

Die Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung, die Erwägungen dazu sowie die Art der Berücksichtigung im Objektblatt sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

In der anschliessenden zweiten Ämterkonsultation vom September 2024 prüften die Bundesstellen, ob das Objektblatt mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Artikel 13 RPG bestehen. Die Ergebnisse sind ebenfalls in der nachfolgenden Zusammenstellung enthalten.

## 4 Berücksichtigung der Anträge

### 4.1 Anpassung Konzeptteil (Kap. 3.3: Winterflugplätze) 4.1.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>BJ Bundesamt für Justiz / Office fédérale de la justice OFJ / Ufficio federale di giustizia UFG</i></b>		
1 Wir regen an, die Absprache mit den betroffenen Kantonen in der Festlegung ausdrücklich festzuhalten.	Ergänzung Festlegung 1: «Für saisonal betriebene Flugplätze ohne feste Infrastruktur sowie für Flugsicherungsanlagen kann auf anlagenspezifische Festlegungen im SIL-Objektteil verzichtet werden, sofern deren Auswirkungen auf Raum und Umwelt resp. das Konfliktpotenzial mit den umgebenden Nutzungen gering sind. Bei saisonal betriebenen Flugplätzen ohne feste Infrastruktur erfolgt ein Verzicht in Absprache mit den betroffenen Kantonen.»	Mit der Ergänzung wird die Mitwirkung des betroffenen Kantons am Verzichtsentscheid verbindlich geregelt.
<b><i>EDI Eidgenössisches Departement des Innern / DFI Département fédéral de l'intérieur / DFI Dipartimento federale dell'interno</i></b>		
1 Bei einem Verzicht auf ein SIL-Objektblatt wird ein starker Anstieg des Flugbetriebs befürchtet was dem Ruhebedürfnis der Anwohner zuwiderläuft.	–	Mit dem Verzicht auf die Erarbeitung eines Objektblatts geht keine Steigerung des Flugbetriebs einher. Diese würden wie bisher weiterbetrieben. Viele Winterflugplätze haben aufgrund ihrer Lage keine direkten Anwohner.

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

#### 4.1.2 Anhörung der Behörden

Anträge <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	Änderung im SIL <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	Bemerkungen <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
<b>Kanton Bern (Regierungsrat)</b>		
1 Es ist auf die vorgeschlagene Anpassung des SIL-Konzeptteils zu verzichten und die Erarbeitung der noch ausstehenden SIL-Objektblätter rasch anzugehen.  Mit dem Verzicht auf ein SIL-Objektblatt entfällt die Anhörung der Kantone und die Information und Mitwirkung der Bevölkerung. Betrieb und Entwicklung der Anlagen sind auch bei Winterflugplätzen bedeutsam und rechtfertigen die Mitwirkung der Bevölkerung.	–	Die Anpassung im SIL-Konzeptteil eröffnet (als Kann-Formulierung) lediglich die Möglichkeit zum Verzicht auf ein SIL-Objektblatt. Gemäss den Erläuterungen zur Festlegung wird der Entscheid zum Verzicht auf ein SIL-Objektblatt stets im Einvernehmen mit dem Kanton getroffen werden.  Was den Einbezug der Bevölkerung angeht, so kann sich diese auch im Rahmen der Genehmigungsverfahren zu den Betriebsreglementen der Winterflugplätze zu Betrieb und Entwicklung dieser Anlagen äussern.
<b>Kanton Graubünden (Regierungsrat)</b>		
1 Zustimmung zur Anpassung des SIL-Konzeptteils	–	–

#### 4.2 Anpassung Konzeptteil (Kap. 3.4: Militärische Mitbenützung von zivilen Flugplätzen)

##### 4.2.1 Ämterkonsultation

Anträge <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	Änderung im SIL <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	Bemerkungen <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
<b><i>EDI Eidgenössisches Departement des Innern / DFI Département fédéral de l'intérieur / DFI Dipartimento federale dell'interno</i></b>		
1 Die militärische Mitbenützung soll sich auf die ordentlichen Betriebszeiten der zivilen Flugplätze beschränken. Übungen der Luftwaffe ausserhalb dieser Zeiten (nachts, an Feiertagen etc.) sind aufgrund des Ruhebedürfnisses der Anwohner abzulehnen.	–	Die zeitlichen Vorgaben für die Übungen der Luftwaffe sind nicht Gegenstand der Anpassung des Konzeptteils. Sie werden im Rahmen der anzupassenden SIL-Objektblätter und Betriebsreglemente der Flugplätze zu definieren sein. Es ist davon auszugehen, dass die Übungen der Luftwaffe während den ordentlichen Betriebszeiten der Flugplätze stattfinden.

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

#### 4.2.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Zürich (Volkswirtschaftsdirektion)</b>		
1 Die Anpassung wirft Unklarheiten auf in Bezug auf die Rechts- und insbesondere die Kostenfolgen bei allfällig erteilten Erleichterungen. Gemäss Art. 25 Abs. 3 des Umweltschutzgesetzes (USG, SR 814.01) trägt der Eigentümer der zivilen Anlagen bzw. deren Betreiberin die Kosten für die aufgrund der erteilten Erleichterungen notwendigen Ersatzmassnahmen (Einbau von Schallschutzfernstern).	–	<p>Derzeit sieht die Luftwaffe keine ordentliche Mitbenützung, sondern punktuelle Mitbenützungen ziviler Flugplätze unter der Bagatellschwelle (und somit ohne Berücksichtigung in der Lärmberechnung) vor.</p> <p>Sollte die militärische Mitbenützung die Ursache für Grenzwertüberschreitungen resp. die Gewährung von Erleichterungen beim Lärmschutz sein, würde der zivile Flugplatzhalter eine Kostenregelung (nach dem Verursacherprinzip) mit der Luftwaffe für die Finanzierung von Ersatzmassnahmen voraussetzen.</p>
<b>Kanton Glarus (Regierungsrat)</b>		
1 Es wird davon ausgegangen, dass das Vorhaben der Luftwaffe keinen wesentlichen Einfluss auf die bestehende Infrastruktur der zivilen Flugplätze haben wird.	–	Gemäss Auskunft der Mollis Airport AG (vgl. Stellungnahme der Gemeinde Glarus Nord) ist dies beim Flugplatz Mollis der Fall.
2 In Kap. V5.1 des kantonalen Richtplans 2018 wird erläutert, dass der Kanton Glarus nach dem Rückzug der Luftwaffe 2007 die Umnutzung des Militärflugplatzes in ein rein privates, ziviles Flugfeld initiiert hat. Für uns stellt der Richtplan und die nun vorliegenden Absichten des Bundes klar einen Widerspruch dar. Sollte man wie in der Vernehmlassung am Standort Mollis festhalten, wäre eine Anpassung des kantonalen Richtplans erforderlich.	–	Die vorgesehene punktuelle Mitbenützung des Flugplatzes Mollis ändert nichts an dessen Rechtsstatus als (umgenutzter) ziviler Flugplatz. Es besteht kein Widerspruch zwischen der vorgeschlagenen Anpassung des SIL-Konzeptteils und dem kantonalen Richtplan.
3 Die Zunahme an Fluglärm durch die militärische Mitbenützung wird als kritisch betrachtet.	–	Indem die militärischen Übungen nur punktuell alle ein bis zwei Jahre stattfinden, hält sich die Zunahme der Fluglärmbelastung in engen Grenzen und stellt lärmrechtlich einen Bagatelfall dar.
4 Es muss sichergestellt werden, dass sowohl die wirtschaftliche Entwicklung als auch die Lebensqualität im Kanton durch die Manöver der Armee möglichst nicht eingeschränkt werden.	–	Die Modalitäten der punktuellen militärischen Mitbenützung werden in einer Vereinbarung zwischen dem Flugplatzhalter und der Luftwaffe zu regeln sein. Aufgrund des punktuellen Charakters der militärischen Mitbenützung halten sich die negativen Auswirkungen in Grenzen.
<b>Gemeinde Glarus (Gemeinderat)</b>		
1 Eine militärische Mitbenützung des Flugplatzes Mollis, welcher erst in den letzten Jahren in ein ziviles Flugfeld umgewandelt wurde, stellt einen Widerspruch zum SIL-Objektblatt dar.	–	Die SIL-Objektblätter derjenigen zivilen Flugplätze, welche die Luftwaffe punktuell mitbenützen beabsichtigt, sollen vorgängig angepasst werden; ebenso die Betriebsreglemente.
2 Die militärische Mitbenützung des Flugplatzes Mollis ist im Interesse der Awohnerschaft und des zivilen Flugbetriebs auf ein Minimum zu beschränken.	–	Die Modalitäten der punktuellen militärischen Mitbenützung werden im Rahmen der Anpassung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglement zu spezifizieren sein.
3 Bei der Anpassung des SIL-Objektblatts Mollis ist der Bevölkerung die Gelegenheit zur Mitwirkung einzuräumen.	–	Die Information und Mitwirkung der Bevölkerung bei der Anpassung des SIL-Objektblatts ist vorgesehen.

<b>Anträge</b>	<b>Änderung im SIL</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b>Propositions</b>	<b>Modification du PSIA</b>	<b>Remarques</b>
<b>Proposte</b>	<b>Modifica del PSIA</b>	<b>Osservazioni</b>
4 Vor Anpassung des SIL-Objektblatts Mollis ist auf eine militärische Mitbenützung des Flugplatzes Mollis zu verzichten.	–	Vor Anpassung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements ist keine periodische militärische Mitbenützung vorgesehen.
<b>Gemeinde Glarus Nord (Gemeinderat)</b>		
1 Die Übungen der Luftwaffe dürfen das Lärmkontingent der zivilen Nutzung und damit den betriebswirtschaftlichen Handlungsbedarf des Flugplatzes Mollis nicht einschränken.	–	Die Luftwaffe beabsichtigt keine ordentliche Mitbenützung, sondern nur eine punktuelle Mitbenützung des Flugplatzes Mollis (ohne Berücksichtigung in der Lärmberechnung).
<b>Kanton Graubünden (Regierungsrat)</b>		
1 Bei einer künftig tatsächlichen Wiederbeanspruchung des Regionalflughafens Samedan durch die Armee ist auf die Bedürfnisse der Zivilluftfahrt resp. der Flughafenbetreiberin Rücksicht zu nehmen und mit der Konzessionärin resp. mit der von der öffentlichen Hand gegründeten Infrastrukturgesellschaft abzustimmen.	–	Die punktuelle Mitbenützung des Regionalflughafens Samedan ist im Rahmen des Dezentralisierungskonzepts der Luftwaffe nicht vorgesehen. Gegebenenfalls müssten die Modalitäten der punktuellen militärischen Mitbenützung in einer Vereinbarung zwischen dem Flugplatzhalter und der Luftwaffe geregelt werden.
2 Die sich aus den Bedürfnissen der Luftwaffe allfällig ergebenden Mehraufwendungen in die Flughafeninfrastruktur und den Flughafenbetrieb sind in jedem Fall vom Bund zu tragen. Für die Nutzung des Flughafens sind schliesslich angemessene Gebühren durch die Luftwaffe zu leisten und allfällige Einnahmeausfälle auf Seiten der Flughafenbetreiberin sind zu entschädigen.	–	Die Entschädigung des Flugplatzhalters für die punktuelle militärische Mitbenützung müsste in einer privatrechtlichen Vereinbarung zwischen dem Flugplatzhalter und der Luftwaffe geregelt werden.
3 Bei der Selektion künftiger Flughafenstandorte ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass es sich beim Engadin um ein alpines Hochtal mit teilweise unberührten, noch intakten Landschaften, dem grössten Nationalpark der Schweiz sowie wichtigen Jagdbanngebieten handelt. Die allfällige Nutzung des Regionalflughafens mit Kampfflugzeugen könnte diese Schutzinteressen gefährden.	–	Die punktuelle Mitbenützung des Regionalflughafens Samedan ist im Rahmen des Dezentralisierungskonzepts der Luftwaffe nicht vorgesehen.
<b>Kanton Thurgau (Regierungsrat)</b>		
1 Die Festlegung 3.9 A (Luftverkehr) im kantonalen Richtplan steht der Anpassung des SIL-Konzeptteils entgegen. Sie lautet: «Der Kanton setzt sich beim Bund für einen umweltverträglichen und nachhaltigen Betrieb der Flugplätze Zürich, Altenrhein und Friedrichshafen sowie für einen angemessenen Schutz der Bevölkerung vor den Lärmimmissionen des Flugverkehrs ein.»	–	Die erwähnte Festlegung im kantonalen Richtplan ist keine räumlich-konkrete Festlegung, sondern eine Aufgabe an den Kanton. Die Festlegung stellt somit keinen Widerspruch zur Anpassung des SIL-Konzeptteils dar. Auch befinden sich die Flugplätze Zürich, Altenrhein und Friedrichshafen alle außerhalb des Territoriums des Kantons Thurgau. Eine geregelte militärische Mitbenützung der Flughäfen Zürich und Friedrichshafen (D) steht schliesslich ausser Diskussion.
Um sowohl den Interessen der Bevölkerung als auch denjenigen der Luftwaffe gerecht zu werden, ist sicherzustellen, dass die beantragten Erleichterungen beim Lärmschutz auf die drei Flugplätze Buochs (NW), Mollis (GL) und St. Stephan (BE) beschränkt werden.		

---

**Kanton Wallis (Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement)**

---

1	L'aéroport de Sion est dorénavant un aéroport civil avec dégagement militaire. Le canton exige que l'OFAC s'assure que, dans le cas de l'aérodrome de Sion, la procédure d'évaluation de bruit au cas par cas à l'aune du droit de l'environnement contenue dans le chapitre 2 « objectif et contenu de la planification » ne puisse être utilisée et que le bruit militaire soit intégré dans le bruit global de l'aéroport de Sion comme cela est prévu dans les discussions sur l'élab-oration de la fiche PSIA.	–	Der Flughafen Sion weist eine permanente militärische Mitbenützung auf, was nicht mit der von der Luftwaffe geplanten punktuellen militärischen Mitbenützung ziviler Flugplätze (wie Buochs, Mollis oder St. Stephan) im Rahmen ihres Dezentralisierungskonzepts vergleichbar ist. Die in Kap. 2 erwähnte und angestrebte einzelfallweise Beurteilung des militärischen Fluglärmes ist somit für den Flughafen Sion nicht anwendbar.
---	---	---	---

Die Kantone Aargau, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Freiburg, Genf, Luzern, Neuenburg, Nidwalden, Obwalden, Schaffhausen, Schwyz, St. Gallen, Solothurn, Tessin, Uri, Waadt und Zug sind mit der Anpassung einverstanden resp. haben keine Bemerkungen dazu. Einzelne dieser Kantone halten zudem fest, dass sie von der Anpassung nicht betroffen sind, da die auf ihrem Gebiet liegenden zivilen Flugplätze für den Einsatz von Kampfflugzeugen nicht geeignet seien. Alle erwähnten Kantone stellen keinen Widerspruch zu ihrem kantonalen Richtplänen fest. Der Kanton Jura hat auf eine Stellungnahme verzichtet.

#### 4.3 Objektblatt Trogen

##### 4.3.1 Ämterkonsultation

Die konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

##### 4.3.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Appenzell Ausserrhoden (Dep. Bau und Volkswirtschaft)</b>		
1 Das potenzielle kantonale Windenergiegebiet «Honegg» tangiert die östliche An- und Abflugroute des Heliports beim Ruppenpass. Mögliche Massnahmen zur Lösung des Konflikts sind die Verkleinerung des Windenergiegebiets, die Anpassung der Flugroute, die Beschränkung der Mastenhöhe und die Berücksichtigung der Flugsicherheit bei der Wahl der Mastenstandorte (innerhalb des Windenergiegebiets). Beim Gebiet «Honegg» kann das nationale Interesse für die Windenergienutzung von 20 GWh/a gemäss Energiegesetz voraussichtlich erreicht werden.  Anpassung der Festlegungen zur Hindernisbegrenzung: <ul style="list-style-type: none"><li>• Rückstufung des Koordinationsstands in «Zwischenergebnis» (anstatt «Festsetzung») aufgrund des Konflikts</li><li>• Alternativ ist der Koordinationsbedarf samt Massnahmenspektrum textlich zu ergänzen und explizit aufzuführen, dass die Verschiebung der Flugroute unter Umständen eine valable Lösung sein kann.</li></ul> Ergänzung der Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: «[...]. Der Konflikt ist bei einer allfälligen Festsetzung des Windenergiegebiets im kantonalen Richtplan in der weiteren Planung (Projektentwicklung, kantonale Nutzungsplanung) zu lösen.	Festlegungen zum Gebiet mit Hindernisbegrenzung; Ergänzung (neue Festlegung): <u>«Die östliche An- und Abflugroute ist zur Lösung des Konflikts mit dem potenziellen kantonalen Windenergiegebiet «Honegg» allenfalls anzupassen. Dies sofern sich diese Lösung (nebst einer Verkleinerung des Windenergiegebiets, einer Beschränkung der Masthöhe und einer Berücksichtigung der Flugsicherheit bei der Wahl der Maststandorte) in einer umfassenden Interessenabwägung als sinnvolle Massnahme erweist.»</u>  Erläuterungen zum Gebiet mit Hindernisbegrenzung; Anpassung: <u>«[...]. Der Konflikt ist bei einer allfälligen Festsetzung des Windenergiegebiets im kantonalen Richtplan in der weiteren Planung (Projektentwicklung, kantonale Nutzungsplanung) zu lösen.</u>	Die Realisierung von Windenergieprojekten ist erfahrungsgemäss mit grossen Unsicherheiten verbunden. Eine vorsorgliche Rückstufung des Koordinationsstands erscheint aus diesen Gründen nicht zielführend. Hingegen soll eine neue Festlegung aufgenommen werden, welche explizit auf die Möglichkeit zur Anpassung der östlichen An- und Abflugroute hinweist.
<b>Gemeinde Trogen</b>		
1 Zustimmung zum Objektblattentwurf, keine weiteren Bemerkungen	–	–
<b>Gemeinde Speicher (Gemeinderat)</b>		
1 Zustimmung zum Objektblattentwurf, keine weiteren Bemerkungen	–	–

#### 4.3.3 Mitwirkung der Bevölkerung

##### a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

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

##### b) Privatpersonen

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

## **Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV im Hinblick auf den geplanten BR-Entscheid vom 20.11.2024**

---

Gegenstand der Überarbeitung:

- Konzeptteil, Anpassungen:
  - Kap. 3.3: Winterflugplätze
  - Kap. 3.4: Militärische Mitbenutzung von zivilen Flugplätzen
- Objektblatt Heliport Trogen (AR), neu

Planende Bundesstelle: BAZL

### **Feststellungen**

Aspekte	Anforderungen	Befund	Beurteilung
Inhalt	Sachplanerarbeitung nötig (Art. 14 Abs. 1 und Art. 17 Abs. 4 RPV)	Mit der vorliegenden Anpassung wird die 19. Serie Objektblätter zur Genehmigung unterbreitet. Sie umfasst das neu erstellte Objektblatt für den Heliport Trogen. Weiter erfahren die Kapitel 3.3 (Winterflugplätze) und 3.4 (Militärische Mitbenutzung von zivilen Flugplätzen) des Konzeptteils Anpassungen. Die geplanten Änderungen des Sachplans wirken sich unterschiedlich auf Raum und Umwelt aus und bedingen eine formelle Anpassung des SIL.	Anforderung erfüllt
	Konzeption der Sachplanfestlegungen zweckmäßig (Art. 14 Abs. 2 und 3 RPV)	Der Konzeptteil des SIL zeigt die Ausrichtung der Luftfahrt im Grundsatz auf. Die vorliegenden Anpassungen präzisieren und ergänzen diese punktuell. Ausgehend vom konzeptionellen Teil des Sachplans, präzisiert der Bund mit der vorliegenden Anpassung, welche Ziele er für die betroffene Anlage (Heliport Trogen) verfolgt und wie diese mit den räumlichen Entwicklungszügen und -Nutzungen abgestimmt sind. Die Konzeption der Objektblätter und der Karten entspricht den übrigen Objekten des Sachplans.	Anforderung erfüllt
	Umfassende räumliche Koordination (Art. 2 und 3 RPV)	Die Grundlage für die Erarbeitung und die Anpassung der Objektblätter ist das in den konzeptionellen Zielen und Vorgaben zur räumlichen Abstimmung (SIL Konzeptteil) vorgesehene Koordinationsprotokoll. Für das neu erstellte Objektblatt Heliport Trogen wurde ein Koordinationsprotokoll erarbeitet. Darin werden die Ergebnisse der Zusammenarbeit festgehalten. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden unter Einbezug der betroffenen Parteien (Bundesstellen, Kantonsstellen, Gemeinden, Flugplatzhalter) alle Interessen ermittelt und beurteilt; die Konflikte und Differenzen wurden aufgezeigt und Massnahmen formuliert. Die Koordination mit anderen Tätigkeiten von Bund und Kantonen ist somit sichergestellt.	Anforderung erfüllt
	Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 1 und 3 RPG)	Im Koordinationsprozess des Sachplans wurden Massnahmen zur bestmöglichen Einordnung der Anlagen auf lokaler/regionaler Ebene geprüft und die nachteiligen Auswirkungen auf Bevölkerung, Wirtschaft und natürliche Lebensgrundlagen möglichst beschränkt.	Anforderung erfüllt

	Vereinbarkeit mit geltenden Planungen und Vorschriften (Art. 2 RPV)	Die Anhörung der Kantone hat grundsätzlich keine Unvereinbarkeiten mit den Sachplänen des Bundes und den geltenden kantonalen Richtplänen zu Tage gebracht. Aus der Ämterkonsultation (die im September 2024 stattgefunden hat) wurde ein Antrag des BJ aufgenommen. Mit der Ergänzung wird die Mitwirkung des betroffenen Kantons am Verzichtsentscheid auf ein Objektblatt bei Winterflugplätzen verbindlich geregelt.	Anforderung erfüllt
	Voraussetzungen für die Festsetzung konkreter Vorhaben (Art. 15 Abs. 3 RPV)	Standort und Bedarf der Anlagen leiten sich aus dem SIL Konzeptteil ab. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden die wesentlichen Auswirkungen der Anlagen auf Raum und Umwelt ermittelt und die Vereinbarkeit mit der relevanten Gesetzgebung überprüft.	Anforderung erfüllt
Verfahren	Zusammenarbeit mit dem ARE und den weiteren Trägern raumwirksamer Aufgaben (Art. 17 und 18 RPV)	Die Sachplananpassung wurde in Zusammenarbeit mit dem ARE erarbeitet. In Bezug auf das neu erstellte Objektblatt für den Heliport Trogen wurden die betroffenen Behörden des Bundes, der Kanton AR sowie die betroffenen Gemeinden und Flugplatzhalter im anlage-spezifischen Koordinationsprozess frühzeitig einbezogen. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit wurden in einem Koordinationsprotokoll festgehalten.	Anforderung erfüllt
	Anhörung der Kantone und Gemeinden (Art. 19 Abs. 1 und 2 RPV)	Nach erfolgter Zusammenarbeit hatten alle Kantone für die Anpassung von Kap. 3.4 (Militärische Mitbenutzung von zivilen Flugplätzen) sowie BE und GR für die Anpassung von Kap. 3.3 (Winterflugplätze) des Konzeptteils zwischen Ende April und Ende Juni 2024 Gelegenheit, sich zu den Anpassungen offiziell zu äussern.  Der Kanton AR sowie die betroffenen Gemeinden konnten sich zwischen Ende April und Ende Juni 2024 zum Entwurf des Objektblatts Heliport Trogen offiziell äussern.	Anforderung erfüllt
	Information und Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 19 Abs. 3 und 4 RPV)	Für das Objektblatt Trogen fand zwischen April und Mai 2024 eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung und der interessierten Kreise statt. Aus der öffentlichen Mitwirkung sind keine Rückmeldungen eingegangen.	Anforderung erfüllt
	Kontrolle der Vereinbarkeit mit der kantonalen Richtplanung (Art. 20 RPV)	Die Kantone hatten anlässlich der Anhörung im Q2 2024 Gelegenheit, noch vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung festzustellen. Das Bereinigungsverfahren nach Art. 13 RPV wurde <b>nicht</b> verlangt.	Anforderung erfüllt
Form	Form der Sachplanfestlegungen (Art. 15 RPV)	Die verbindlichen Sachplanfestlegungen sind klar ersichtlich. Text und Karten geben Aufschluss über die zum Verständnis der Festlegungen erforderlichen Zusammenhänge.	Anforderung erfüllt
	Erläuterungen (Art. 16 RPV)	Der Erläuterungsbericht enthält Angaben über den Gegenstand und Ablauf der Planung und Zusammenarbeit. Er informiert über die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen.	Anforderung erfüllt
	Veröffentlichung (Art. 4 Abs. 3 RPG)	Die Sachplananpassung wird auf Internet veröffentlicht und kann auf den Webseiten des BAZL, des ARE sowie bei den Raumplanungsfachstellen der involvierten Kantone konsultiert werden; auf Anfrage kann zudem eine Fassung in Papierform zugestellt werden.	Anforderung erfüllt

## Synthese

Inhalt, Verfahren und Form des Sachplans entsprechen den Anforderungen des Raumplanungsrechts. Die Voraussetzungen sind somit erfüllt, um ihn als Sachplan nach Art. 13 RPG verabschieden zu können.

Bern, den 14.10.2024

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG

Die Direktorin



Dr. Maria Lezzi