



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

13.09.2019

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Teil IIIC Objektblatt Samedan

mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht

Impressum**Herausgeber**

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Karten und grafische Gestaltung

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Karten reproduziert mit Bewilligung von

Bundesamt für Landestopografie swisstopo, © 2019 swisstopo

Bezugsquelle

In elektronischer Form: www.bazl.admin.ch

09.2019

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Teil IIIC – Objektblatt Samedan

mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht

13.09.2019

Die Konzepte und Sachpläne nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) stellen die wichtigsten Raumplanungsinstrumente des Bundes dar. Sie ermöglichen ihm, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereich der raumwirksamen Tätigkeiten umfassend nachzukommen und helfen ihm, den immer komplexeren räumlichen Problemstellungen bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben gerecht zu werden. Der Bund zeigt in den Konzepten und Sachplänen, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und in Berücksichtigung welcher Anforderungen und Vorgaben er 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

Objektblatt (Teil III C)

GR Samedan

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 18. Oktober 2000 (SIL Teile I bis IIIB).

Die anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen werden in den Objektblättern festgelegt (SIL Teil III**C**). Bisher verabschiedete der Bundesrat die Objektblätter von insgesamt 58 Flugplätzen, darunter diejenigen für die Landesflughäfen Zürich, Basel-Mulhouse und Genève.

Nun liegt das folgende Objektblatt vor:

	Kanton	Anlage	Teilnetz
Anpassung	GR	Samedan	Regionalflugplatz

Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde (Stand 13.09.2019)

IIIA Grundsätze zur Handhabung des SIL		Beschlüsse
Sachplanrelevanz	IIIA – 1	18.10.2000
Aktualisierung	IIIA – 2	18.10.2000
Anpassungserfordernis	IIIA – 3	18.10.2000
Prüfung der Vereinbarkeit von raumwirksamen Tätigkeiten mit dem SIL	IIIA – 4	18.10.2000
IIIB Konzeptionelle Ziele und Vorgaben		
Generelle Ausrichtung der Zivilluftfahrt	IIIB – 3	18.10.2000
Effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur	IIIB – 3	18.10.2000
Effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur (Anpassung Grundsatz 6)	IIIB – 3	15.05.2013
Einordnung in den Gesamtverkehr	IIIB – 7	18.10.2000
Umfassender Umweltschutz	IIIB – 10	18.10.2000
Räumliche Abstimmung	IIIB – 15	18.10.2000
Teilnetze		
B1 – Landesflughäfen	IIIB1 – B7 – 2	18.10.2000
B2 – Regionalflugplätze	IIIB1 – B7 – 7	18.10.2000
B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze	IIIB1 – B7 – 13	18.10.2000
B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze: Entlassung Flugplatz Interlaken (BE) aus dem Teilnetz	IIIB1 – B7 – 13	02.11.2005
B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze (Anpassung Grundsatz 5)	IIIB1 – B7 – 13	07.12.2007
B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze: Entlassung zivil mitbenützter Militärflugplatz Dübendorf (ZH) aus dem Teilnetz	IIIB1 – B7 – 13	31.08.2016
B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze: Entlassung Flugplatz Mollis (GL) aus dem Teilnetz	IIIB1 – B7 – 13	28.06.2017
B4 – Flugfelder	IIIB1 – B7 – 20	18.10.2000
B4 – Flugfelder: Aufnahme Flugplatz Lodrino (TI)	IIIB1 – B7 – 20	20.11.2013
B4 – Flugfelder: Aufnahme Flugplatz Dübendorf (ZH) ins Teilnetz	IIIB1 – B7 – 20	31.08.2016
B4 – Flugfelder: Aufnahme Flugplatz Mollis (GL)	IIIB1 – B7 – 20	28.06.2017
B5 – Heliports	IIIB1 – B7 – 24	18.10.2000
B5 – Heliports: Aufnahme Heliport Interlaken (BE)	IIIB1 – B7 – 24	02.11.2005
B5 – Heliports: Verzicht auf Heliport Val Müstair (GR)	IIIB1 – B7 – 24	07.06.2011
B5 – Heliports: Aufhebung Heliport Benken (SG)	IIIB1 – B7 – 24	06.07.2011
B5 – Heliports: Entlassung Heliport Lodrino (TI) aus dem Teilnetz	IIIB1 – B7 – 24	20.11.2013
B6 – Landestellen	IIIB1 – B7 – 30	18.10.2000
B6a – Gebirgslandeplätze	IIIB1 – B7 – 31	18.10.2000
B6a – Gebirgslandeplätze (Anpassung)	IIIB6a	27.06.2007
B6a – Gebirgslandeplätze: Anpassung mit Aufhebung der Objektblätter Wallis-Südost, GLP 1	IIIB1 – B7 – 31	21.10.2015
B6b – Spitätslandeplätze	IIIB1 – B7 – 34	18.10.2000
B6c – Lastaufnahmeflächen	IIIB1 – B7 – 35	18.10.2000

B6d – Start- und Landestellen für Hängegleiter	IIIB1 – B7 – 36	18.10.2000
B6e – Übrige Landestellen	IIIB1 – B7 – 37	18.10.2000
B7 – Flugsicherungsanlagen	IIIB1 – B7 – 38	18.10.2000

IIIC Anlagespezifische Ziele und Vorgaben

Objektblätter	Serie	
ZH Zürich	IIIC – ZH-1	26.06.2013
ZH Zürich (Anpassung)	IIIC – ZH-1	18.09.2015
ZH Zürich (Anpassung)	IIIC – ZH-1	23.08.2017
ZH Hausen am Albis	3 IIIC – ZH-2	18.08.2004
ZH Hausen am Albis (Fortschreibung)	11 IIIC – ZH-2	03.02.2016
ZH Speck-Fehrlitorf	3 IIIC – ZH-3	18.08.2004
ZH Speck-Fehrlitorf (Anpassung)	10 IIIC – ZH-3	17.12.2014
ZH Hasenstrick	4 IIIC – ZH-4	02.11.2005
ZH Winterthur	9 IIIC – ZH-5	20.11.2013
BE Bern-Belp	4 IIIC – BE-1	30.01.2002
BE Bern-Belp (Anpassung)	8 IIIC – BE-1	04.07.2012
BE Bern-Belp (Anpassung)	13 IIIC – BE-1	14.11.2018
BE Interlaken	3 IIIC – BE-2	18.08.2004
BE Interlaken (Anpassung)	4 IIIC – BE-2	02.11.2005
BE Interlaken (Fortschreibung)	12 IIIC – BE-2	28.06.2017
BE Reichenbach	2 IIIC – BE-3	14.05.2003
BE Courtelary	4 IIIC – BE-4	02.11.2005
BE Courtelary (Anpassung)	6 IIIC – BE-4	01.07.2009
BE Courtelary (Fortschreibung)	11 IIIC – BE-4	03.02.2016
BE Biel-Kappelen	4 IIIC – BE-5	02.11.2005
BE Biel-Kappelen (Anpassung)	11 IIIC – BE-5	03.02.2016
BE Langenthal	4 IIIC – BE-6	02.11.2005
BE Langenthal (Fortschreibung)	11 IIIC – BE-6	03.02.2016
BE Saanen	5 IIIC – BE-7	07.12.2007
BE Saanen (Fortschreibung)	11 IIIC – BE-7	03.02.2016
BE St.Stephan	4 IIIC – BE-8	02.11.2005
BE Zweisimmen	5 IIIC – BE-9	07.12.2007
BE Zweisimmen (Fortschreibung)	9 IIIC – BE-9	20.11.2013
BE Thun	8 IIIC – BE-10	04.07.2012
BE Thun (Fortschreibung)	11 IIIC – BE-10	03.02.2016
BE Lauterbrunnen	12 IIIC – BE-11	28.06.2017
LU Triengen	5 IIIC – LU-1	07.12.2007
LU Triengen (Fortschreibung)	12 IIIC – LU-1	28.06.2017
LU Luzern-Beromünster	6 IIIC – LU-2	01.07.2009
LU Luzern-Beromünster (Fortschreibung)	13 IIIC – LU-2	14.11.2018
UR Erstfeld	12 IIIC – UR-1	28.06.2017
SZ Wangen-Lachen	11 IIIC – SZ-1	03.02.2016

SZ	Wangen	13	IIIC – SZ-2	14.11.2018
NW	Buochs	6	IIIC – NW-1	01.07.2009
GL	Mollis	12	IIIC – GL-1	28.06.2017
FR	Ecuvillens	1	IIIC – FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	4	IIIC – FR-2	30.01.2002
FR	Bellechasse (Fortschreibung)	11	IIIC – FR-2	03.02.2016
FR	Gruyères	1	IIIC – FR-3	30.01.2002
FR	Schwarzsee	1	IIIC – FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	4	IIIC – SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (Anpassung)	6	IIIC – SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	IIIC – SO-2	18.08.2004
SO	Olten (Fortschreibung)	12	IIIC – SO-2	28.06.2017
BS/BL	Basel-Mulhouse		IIIC – BS/BL-1	15.05.2013
BL	Dittingen	10	IIIC – BL-1	17.12.2014
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	IIIC – SG-1	06.07.2011
SG	St. Gallen-Altenrhein (Fortschreibung)	11	IIIC – SG-1	03.02.2016
SG	Schänis	9	IIIC – SG-2	20.11.2013
GR	Samedan	4	IIIC – GR-1	30.01.2002
GR	Samedan (Anpassung)	14	IIIC – GR-1	13.09.2019
AG	Birrfeld	4	IIIC – AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (Anpassung)	2	IIIC – AG-1	14.05.2003
AG	Birrfeld (Anpassung)	10	IIIC – AG-1	17.12.2014
AG	Birrfeld (Anpassung)		IIIC – AG-1	17.01.2018
AG	Fricktal-Schupfart	4	IIIC – AG-3	30.01.2002
AG	Fricktal-Schupfart (Fortschreibung)	9	IIIC – AG-3	20.11.2013
AG	Holziken	10	IIIC – AG-4	17.12.2014
TG	Amlikon	4	IIIC – TG-1	02.11.2005
TG	Amlikon (Fortschreibung)	11	IIIC – TG-1	03.02.2016
TG	Lommis	4	IIIC – TG-2	02.11.2005
TG	Lommis (Fortschreibung)	11	IIIC – TG-2	03.02.2016
TG	Sitterdorf	4	IIIC – TG-3	02.11.2005
TG	Sitterdorf (Anpassung)	11	IIIC – TG-3	03.02.2016
TI	Lugano-Agno	3	IIIC – TI-1	18.08.2004
TI	Locarno	10	IIIC – TI-2	17.12.2014
TI	Lodrino	9	IIIC – TI-3	20.11.2013
TI	Ambrì	10	IIIC – TI-4	17.12.2014
VD	Lausanne-La Blécherette	4	IIIC – VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	3	IIIC – VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (2. Anpassung)	5	IIIC – VD-1	07.12.2007
VD	Lausanne-La Blécherette (3. Anpassung)	8	IIIC – VD-1	04.07.2012
VD	Lausanne-La Blécherette (4. Anpassung)	11	IIIC – VD-1	03.02.2016
VD	Payerne	5	IIIC – VD-2	07.12.2007

VD	Payerne (Anpassung)	10	IIIC – VD-2	17.12.2014
VD	Payerne (Anpassung)	12	IIIC – VD-2	28.06.2017
VD	Bex	2	IIIC – VD-3	14.05.2003
VD	Bex (Anpassung)	5	IIIC – VD-3	07.12.2007
VD	Bex (Fortschreibung)	12	IIIC – VD-3	28.06.2017
VD	Montricher	6	IIIC – VD-4	01.07.2009
VD	Montricher (Fortschreibung)	11	IIIC – VD-4	03.02.2016
VD	Yverdon	12	IIIC – VD-5	28.06.2017
VS	Münster	2	IIIC – VS-2	14.05.2003
VS	Münster (Anpassung)	10	IIIC – VS-2	17.12.2014
VS	Raron Flugplatz	2	IIIC – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	IIIC – VS-6	14.05.2003
VS	Region Wallis Südost (VS-SE)	GLP 1	IIIC – GLP VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhörm	GLP 1	IIIC – GLP 1	17.09.2010
VS	Alphubel	GLP 1	IIIC – GLP 2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	GLP 1	IIIC – GLP 3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	GLP 1	IIIC – GLP 4	17.09.2010
VS	Trift	GLP 1	IIIC – GLP 5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	GLP 1	IIIC – GLP 6	17.09.2010
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures	4	IIIC – NE-1	30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (Anpass.)	4	IIIC – NE-1	02.11.2005
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (Anpass.)	10	IIIC – NE-1	17.12.2014
NE	Môtiers	4	IIIC – NE-2	02.11.2005
NE	Môtiers (Fortschreibung)	11	IIIC – NE-2	03.02.2016
NE	Neuchâtel	5	IIIC – NE-3	07.12.2007
GE	Genève		IIIC – GE-1	14.11.2018
JU	Bressaucourt	3	IIIC – JU-1	18.08.2004
	Balzers (Fürstentum Lichtenstein)		IIIC – Balzers	12.04.2017

Weitere Objektblattserien sind in Vorbereitung

Anlage: **Samedan** **GR-1**
Teilnetz: Regionalflugplatz

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Graubünden
- Perimetergemeinde: Samedan
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bever, Celerina/Schlarigna, La Punt-Chamues-ch, Pontresina, Samedan
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Samedan

- Verkehrsleistung: - Ø 4 Jahre: 13 920 Bewegungen
Motorflug (bestehend) (2014–17)
- max. 10 Jahre: 20 480 (2008)
Segelflug (bestehend) - Ø 4 Jahre: 1 920 Bewegungen (2014–17)
- max. 10 Jahre: 3 460 (2011)
- Verkehrsleistung: - 23 480 Bewegungen
Motorflug (künftige Nutzung)

Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

Grundlagendokumente:

- Betriebskonzession vom 27.08.2001
- Betriebsreglement vom 27.04.2012
- Lärmbelastungskataster vom Februar 2017
- Sicherheitszonenplan vom 04.03.1998
- Koordinationsprotokoll vom Oktober 2018

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Regionalflugplatz seit 1937, touristisch und wirtschaftlich bedeutende Verkehrsanlage für das Oberengadin.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Charter-, Taxi- und Transportflüge, Rundflüge, Arbeitsflüge); nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor-, Helikopter- und Segelflug, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe, Fallschirmsport).

Stand der Koordination:

Funktion, Betrieb und Infrastruktur sowie die geplante Entwicklung des Flugplatzes sind mit den Vorgaben und Zielen der kantonalen Richtplanung sowie mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Die Flugplatzhalterin verfolgt die Strategie, den Flugplatz zu modernisieren und die Erreichbarkeit des Oberengadins sowohl als Tourismusdestination als auch als Wohn- und Arbeitsort für den Flugverkehr zu verbessern. In diesem Zusammenhang möchte sie neu einen Betrieb nach Instrumenten-Flugregeln (IFR-Betrieb) einführen. Die veraltete Infrastruktur aus der Armeezeit und die verschiedenen Provisorien sollen ersetzt und ergänzt werden. Die Anlagen für den Flächenflug- und den Helikopterbetrieb sollen entflochten und erweitert werden. Das Flugplatzareal befindet sich weitgehend im Eigentum des Kantons.

Die Planung soll auf die bisherige Verkehrsprognose von jährlich 23 480 Flugbewegungen ausgerichtet werden. Die Betriebszeiten sollen grundsätzlich unverändert bleiben, in begründeten Fällen möchte die Flugplatzhalterin aber Ausnahmen gewähren können. Ein Flugbetrieb bei Dunkelheit ist weiterhin nicht vorgesehen.

Als Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit schlägt die Flugplatzhalterin eine integrale Umzäunung des Flugplatzareals vor. Die Zweckmässigkeit sowie die landschaftlichen und ökologischen Auswirkungen eines solchen Bauwerks werden noch zu prüfen sein.

Weiter soll an der bisherigen Option, auf dem Flugplatz Linienverkehr zu ermöglichen, festgehalten werden. Die Flugplatzhalterin strebt ein saisonales, flugplanmässiges Angebot an Charterflügen an. Zusätzliche infrastrukturelle oder betriebliche Vorkehrungen, die eine Anpassung der Festlegungen im vorliegenden Objektblatt bedingen würden, sind dazu nicht notwendig.

An der Option einer Pistenverlängerung gegen Süden soll ebenfalls festgehalten werden. Die abschliessende raumplanerische Koordination ist im Hinblick auf eine Festsetzung im SIL noch vorzunehmen.

Auf dem südlichen Teil des Flugplatzareals befindet sich ein möglicher Standort für ein Busdepot mit Unterhaltswerkstätte. Dieses Projekt muss noch mit der möglichen langfristigen Erweiterung der Helikopterbasis abgestimmt werden und würde eine Änderung im Zonenplan der Gemeinde Samedan bedingen.

Der ursprünglich im SIL-Objektblatt enthaltene Auftrag zur Überprüfung der bestehenden Ruhezonen und der Überflugbeschränkungen im Bereich des BLN-Gebiets gilt mit dem Konzept zu den Landschaftsruhezonen von 2011 und der definitiven Festlegung der Gebirgslandeplätze von 2015 als erledigt. Der im Luftfahrthandbuch (VFR Manual) bezeichnete «zu meidender Luftraum» ist weiterhin zu beachten.

Die früher angedachte Verlegung des Winter-Heliports von St. Moritz nach Samedan wird derzeit nicht mehr weiterverfolgt.

F E S T L E G U N G E N		F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Samedan ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er dient in erster Linie Geschäfts- und Tourismusreiseflügen, Arbeitsflügen, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor- und Segelflugsport. Die Einführung von Linienflügen ist möglich. Der Flugplatz ist zudem Standort einer Heliportbasis. Der Flugplatz bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Seine Entwicklung richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftverkehrsleistungen. Die landschaftliche und naturräumliche Verträglichkeit ist dabei zu berücksichtigen.	•			
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb des Flugplatzes wird im Betriebsreglement geregelt. Die bisher geltenden Betriebszeiten bleiben in den wesentlichen Zügen unverändert, in begründeten Fällen können Ausnahmen gewährt werden. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Zur Verbesserung der Bedingungen für den Geschäfts- und Tourismusreiseverkehr kann ein Betrieb nach Instrumenten-Flugregeln (IFR) eingeführt werden.	•			
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den bestehenden und geplanten Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Bei Bedarf kann die Piste nach Süden verlängert werden [1]. Eine zusätzliche Erweiterung der Heliportbasis gegen Süden ist mit der Nutzungsplanung der Gemeinde abzustimmen [2].		•	•	
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung. Die zulässigen Lärmmissionen nach Lärmschutzverordnung (LSV) dürfen das Gebiet mit Lärmbelastung nicht überschreiten. Sie werden bei der Genehmigung des Betriebsreglements festgelegt und sind anschliessend im Lärmbelastungskataster (LBK) abzubilden. Bei einer Verlängerung der Piste oder einer Erweiterung der Heliportbasis nach Süden sind die Lärmbelastungskurven zu überprüfen.	•		•	
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Der bestehende Sicherheitszonenplan ist entsprechend anzupassen. Bei einer Verlängerung der Piste nach Süden sind die Hindernisbegrenzungsflächen zu überprüfen.		•	•	

	F	Z	V
<p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen, unter Vorbehalt der luftfahrtsspezifischen Sicherheitsvorschriften und der Ausbauforderungen, ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin erstellt dazu ein Konzept. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen. Bei einer Umzäunung des Flugplatzes muss die Funktionsfähigkeit der bestehenden Wildtierkorridore erhalten bleiben.</p> <p>Erschliessung: Bei der Einführung von Linienflügen ist der Anschluss des Flugplatzes an das öffentliche Verkehrsnetz zu gewährleisten.</p>	• • •		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung, Betrieb: Die Organisation und der Ablauf des Flugbetriebs, einschliesslich der Betriebszeiten, der An- und Abflugverfahren sowie der Flugrouten, werden im Betriebsreglement geregelt und im Luftfahrthandbuch (AIP) publiziert. Die bisherigen Betriebszeiten (08 bis 19 Uhr) bleiben grundsätzlich unverändert. Ausnahmeregelungen sind im Betriebsreglement zu treffen. Auf einen Flugbetrieb bei Dunkelheit soll weiterhin verzichtet werden, die Installation einer entsprechenden Infrastruktur (Befeuerung) ist nicht vorgesehen. Für den geplanten Betrieb nach IFR ist ein satellitengestütztes Navigationsverfahren (GNSS) vorgesehen. Dazu muss das Betriebsreglement ergänzt und möglicherweise die Luftraumstruktur angepasst werden. Ein allfälliger Linienverkehr wird sich nach denselben betrieblichen Bestimmungen ausrichten. Die An- und Abflugverfahren sowie die Flugrouten für den Verkehr nach Sichtflugregeln (VFR) bleiben bestehen. Die bisher von den lokalen Helikopterfirmen verwendete Helikopterroute West (direkt Richtung Dorf) wird spätestens mit dem Neubau der Helikopterbasis aufgegeben. Der Start- und Landepunkt für die Helikopter (Final Approach and Take Off Area FATO) befindet sich auf der Piste.</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt die Piste (einschliesslich Sicherheitsstreifen und Sicherheitsflächen an den Pistenenden), die Rollwege, die Manövriert- und Abstellflächen für die Flugzeuge und Helikopter, die bestehenden und geplanten Hochbauten (Betriebszentrum, Hangars für Flächenflugzeuge, Helikopterbasis), das Segelflugareal (inkl. Segelflugunterstand), die mögliche Umzäunung des Flugplatzareals sowie die landseitige Verkehrserschliessung (Parkplätze). Der Flugplatzperimeter überlagert die kommunalen Nutzungszonen. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität. Andere Bauten und Anlagen sind möglich (Nebenanlagen), bedingen aber eine entsprechende Bauzone nach kantonalem Recht. Als Voraussetzung für die Genehmigung einer Pistenverlängerung nach Süden muss die raumplanerische Koordination abgeschlossen und der als Zwischenergebnis festgelegte Flugplatzperimeter in eine Festsetzung überführt werden.</p>		ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Engadin Airport AG, Piazza Aviatica 2, 7503 Samedan	

Der Flugplatzperimeter im Bereich der zusätzlich geplanten Erweiterung der Helikopterbasis gegen Süden kann festgesetzt werden, sobald die künftige Nutzung des Areals abschliessend geklärt und mit der Gemeinde abgestimmt ist. Sollte ein Busdepot mit Unterhaltswerkstätte erstellt werden, ist zusätzlich eine entsprechende kommunale Bauzone auszuscheiden. Sofern ein solches Busdepot nicht vom Flugplatz mitbenutzt werden soll (keine Nebenanlage nach Luftfahrtrecht), wird das Areal ganz aus dem Flugplatzperimeter zu entlassen sein.

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung beruht auf der Fluglärmberechnung vom Juli 2019 mit einer Verkehrsprognose von jährlich 23 480 Motorflugbewegungen. Davon entfallen 3 700 auf Grossflugzeuge (Jets) und 8 550 auf Helikopter. Insgesamt sind 1 710 IFR-Flüge berücksichtigt. Massgebende Faktoren für die Berechnung sind neben der Zahl der Motorflugbewegungen deren zeitliche Verteilung (innerhalb der Woche und des Jahres), die Zusammensetzung der Flotte sowie die Flugwege (inkl. deren Belegung). In der Karte ist die Lärmbelastungskurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II) gemäss LSV dargestellt. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmbelastungskurven (PW ES III und IV).

In der Lärmberechnung sind die vorgesehenen militärischen Flugbewegungen berücksichtigt. Die militärische Nutzung des Flugplatzes ist in einem Rahmenvertrag zwischen Luftwaffe und Flugplatzhalterin geregelt.

Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb. D. h. die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV, die mit der Anpassung des Betriebsreglements festzulegen sind, dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Diese zulässigen Lärmimmissionen werden anschliessend im LBK abgebildet. Der bisherige LBK vom Februar 2017 (beruht auf der Lärmberechnung von 2000) wird damit abgelöst.

Die Gemeinde berücksichtigt das Gebiet mit Lärmbelastung, indem sie dort keine Nutzungszonen ausscheidet, die in Konflikt mit der entsprechenden ES stehen würden.

Die mögliche Pistenverlängerung und die zusätzliche Erweiterung der Helikopterbasis gegen Süden (Erweiterungen Flugplatzperimeter [1] und [2]) sind in der Fluglärmberechnung resp. im Gebiet mit Lärmbelastung nicht berücksichtigt.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung beruht auf dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 16.11.2012, ergänzt durch die neuen IFR- und Helikopteroutes (Entwurf Februar 2018). In der Anlagekarte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen (einschliesslich Helikopteroutes) und der Horizontalebene (Kreisfläche) dargestellt.

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung (bzw. der HBK) zeigt, in welchem Gebiet und auf welcher Höhe die Hindernisfreiheit für den Flugverkehr gewährleistet sein sollte resp. wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (Höhenbeschränkung oder Markierung von Hindernissen, Bewilligungs- und Meldepflicht gemäss VIL Art. 63 ff). Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung (vgl. VIL Art. 62).

Auf der Grundlage des HBK ist der bestehende Sicherheitszonenplan vom 04.03.1998 anzupassen. Mit dieser Anpassung werden die im HBK enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen grundeigentümerverbindlich. Das Verfahren wird mit der vorgesehenen Anpassung des Betriebsreglements koordiniert.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen den projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) und den projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen gemäss Art. 18b NHG zu unterscheiden. Die Aufwertungsmassnahmen sollen den betrieblichen und naturräumlichen Möglichkeiten Rechnung tragen und in erster Linie auf dem Flugplatzareal realisiert werden. Dabei ist von einem Richtwert von 12 % der Fläche im Flugplatzperimeter auszugehen. Wo zweckmässig können auch Flächen ausserhalb des Perimeters angerechnet werden.

Die Flugplatzhalterin hat bereits aus einem früheren Plangenehmigungsverfahren den verbindlichen Auftrag, ein Konzept für diesen ökologischen Ausgleich zu erarbeiten. In diesem Konzept sollen Lage und Umfang, Ausgestaltung, Bewirtschaftung und Pflege sowie die rechtliche Sicherstellung der Ausgleichsflächen ausgewiesen werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplatzarealen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004, wird derzeit überarbeitet).

Die längs und quer zum Flugplatzareal verlaufenden Achsen im Vernetzungssystem der Wildtiere müssen funktionsfähig erhalten bleiben. Diese Achsen sollen wenn möglich mit Leitstrukturen so geführt werden, dass die Wildtiere während den Flugbetriebszeiten die Piste nicht queren. Geeignete Massnahmen sind bei der ökologischen Aufwertung oder bei einer Umzäunung des Flugplatzes zu prüfen und ihre Wirksamkeit ist nachzuweisen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten, von den Festlegungen betroffenen Schutzgebieten:

BLN: 1908 Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe

Moorlandschaft: 45 God da Staz/Stazerwald

Auengebiet: 190 Isla Glischa-Arvins-Seglias

194 Flaz

Jagdbanngebiet: 17 Bernina-Albris

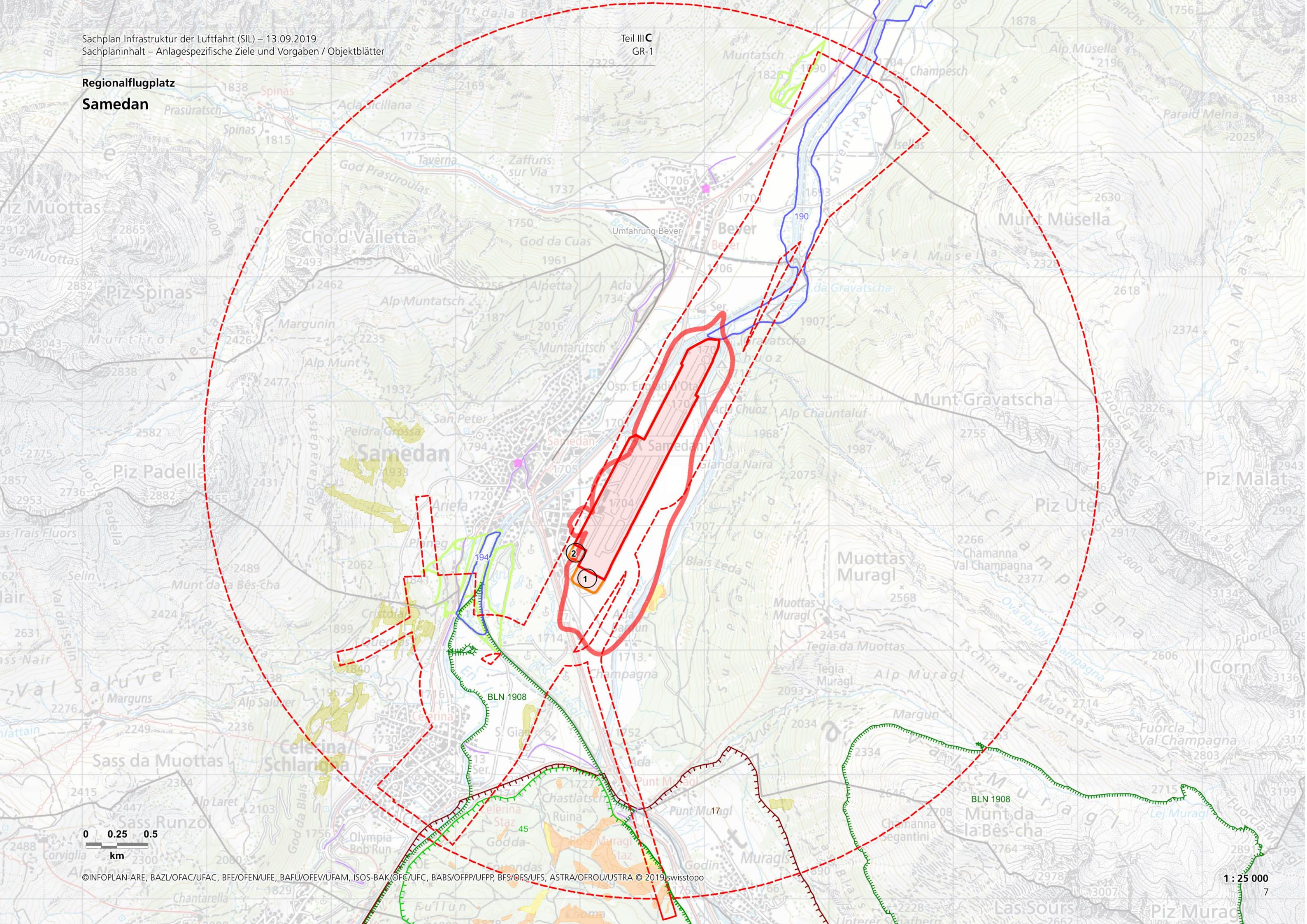
Der Schutz des Grundwassers hat im Bereich des Flugplatzareals eine hohe Priorität (Trinkwasserversorgung Oberengadin). Bei der Entwässerung des Flugplatzes sind die im Generellen Entwässerungsplan der Gemeinde von 2008 aufgeführten Grundwasserschutzmassnahmen zu berücksichtigen.

Erschliessung:

Die bestehende Strassenzufahrt zum Flugplatz bleibt unverändert. Die Einführung einer neuen Buslinie mit einer Wendeschleife auf dem Flugplatzareal sowie die Erstellung zusätzlicher Parkplätze werden im Zusammenhang mit dem geplanten Um- und Ausbau der Flugplatzinfrastruktur geprüft.

Regionalflugplatz

Samedan



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA	Festsetzung coordination réglée dato 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					BLN-Objekt objet IFP oggetto IFP
Gebiet mit Hindernisbegrenzung aire de limitation d'obstacles area con limitazione degli ostacoli					Moorlandschaft site marécageux zona palustre
Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II)* territoire exposé au bruit (VP DS II)* area con esposizione al rumore (VP GS II)*					Flachmoor bas-marais palude
Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo					
1 ...					Hoch- und Übergangsmoor haut-marais et marais de transition torbiera alta e torbiera di transizione
Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti					
Landesgrenze frontière nationale confine nazionale					Trockenwiesen und -weiden Prairies et pâturages secs Prati e pascoli secchi
Kantongrenze limite de canton confine cantonale					Auengebiet zone alluviale zona golenale
Gemeindegrenze limite de commune confine comunale					Wasser- und Zugvogelreservat réserve d'oiseaux d'eau et de migration riserva di uccelli aquatici e di uccelli migratori
<p>* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017; planerische Massnahmen Stand SPM 2001 bzw. Sachplan Waffen- und Schiessplätze 1998</p> <p>* Installations approuvées dans la Partie programme du PSM du 08.12.2017; mesures panifiées état PSM 2001 ainsi que PS des places d'armes et de tir de 1998</p> <p>* Installazioni approvate nella Parte programmatica del PSM del 08.12.2017; misure di pianificazione stato PSM del 2001 risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998</p>					
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 objet ISOS oggetto ISOS 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 storiche d'importanza nazionale (con sostanza, risp. con molta sostanza)					

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Perimetergemeinden

Gemeinden, auf deren Gebiet der im SIL festgelegte Flugplatzperimeter verläuft. Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal.

Gemeinden mit Hindernisbegrenzung

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).

Gemeinden mit Lärmbelastung

Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Lärmbelastung betroffen ist. Massgebend ist der Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II gemäss Anhang 5 der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41).

Verkehrsleistung - Ø 4 Jahre

durchschnittliche Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen der letzten vier Jahre.

- max. 10 Jahre

grösste Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen in den letzten zehn Jahren (mit Betriebsjahr).

- Datenbasis LBK

Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit Angabe des Referenzjahres, auf deren Basis der geltende Lärmelastungskataster (LBK) berechnet wurde.

- Potential SIL

Zahl der jährlichen Flugbewegungen, die im Koordinationsprozess als Richtwert für die künftige Entwicklung vereinbart wurde. Sie dient als Basis für die Berechnung der Lärmelastungskurve.

Festlegungen

- Festsetzungen F
- Zwischenergebnisse Z
- Vororientierungen V

Festsetzungen

F

Festsetzungen zeigen, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Festsetzung bezeichnet werden, wenn

- eine hinreichende Zusammenarbeit stattgefunden hat und
- die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind (Grobabstimmung).

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.

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.

Zwischenergebnisse

Z

Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht in allen Teilen aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Zwischenergebnis bezeichnet werden, wenn

- die Zusammenarbeit eingeleitet ist und
- noch nicht abschliessend beurteilt werden kann, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.

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.

Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.

Vororientierungen

V

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

- die vorgesehene raumwirksame Tätigkeit noch zu wenig bestimmt ist, um den überörtlichen Koordinationsbedarf zu ermitteln und
- die Zusammenarbeit noch nicht eingeleitet ist.

Vororientierungen binden die Behörden in der Regel im Verfahren; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

Inhalt Erläuterungsbericht

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

1 Gegenstand der Planung

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

Seither werden schrittweise die Objektblätter mit den anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen erarbeitet (Teil IIIC). 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 58 Objektblätter, darunter diejenigen für die 3 Landesflughäfen sowie für 10 Regionalflugplätze, 2 zivil mitbenützte Militärflugplätze, 37 Flugfelder und 6 Heliokopterflugfelder (vgl. auch Kap. Sachplaninhalt S. 7ff).

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

Das vorliegende Objektblatt für den Regionalflugplatz Samedan (GR) ersetzt das bisher gültige Objektblatt vom Januar 2002. In den vergangenen Jahren haben sich die Verhältnisse und die Anforderungen an die Infrastruktur und den Betrieb des Flugplatzes stark verändert. Die Flugplatzhalterin hat eine neue Entwicklungsstrategie erarbeitet. Sie möchte den Flugplatz etappenweise modernisieren und damit die Erreichbarkeit des Oberengadins sowohl als Tourismusdestination als auch als Wohn- und Arbeitsort für den Flugverkehr verbessern. In einem ersten Schritt möchte sie neu einen Betrieb nach Instrumenten-Flugregeln (IFR-Betrieb) einführen, nach Möglichkeit bereits auf die Wintersaison 2019/2020. Weiter sollen die veraltete Infrastruktur aus der Armeezeit und die verschiedenen Provisorien ersetzt und ergänzt werden. Die Anlagen für den Flächenflug- und den Heliokopterbetrieb sollen entflochten und erweitert werden. Kanton und Standortgemeinde unterstützen diese Strategie.

2 Planungsablauf und Zusammenarbeit

Grundlage für die Erarbeitung des Objektblatts war das im Konzeptteil des SIL verlangte Koordinationsprotokoll zur räumlichen Abstimmung (Teil III A-3). Dieses Protokoll hält die Ergebnisse der Zusammenarbeit zwischen den hauptbetroffenen Bundesstellen, den zuständigen Fachstellen des Kantons Graubünden, der Standortgemeinde Samedan sowie der Anlagebetreiberin (Flugplatzhalterin) fest.

Zu diesem Objektblatt wurde, nach einer Konsultation der in der Raumordnungskonferenz vertretenen Bundesstellen, im ersten Quartal 2019 die Anhörung des Kantons Graubünden und der betroffenen Gemeinden durchgeführt. Gleichzeitig fand eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung nach RPG Art. 4 statt. Der Kanton prüfte, ob das Objektblatt mit den Zielen und Grundsätzen seiner Richtplanung übereinstimmt und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen.

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

Im Nachgang zur Anhörung musste aufgrund neuer methodischer Erkenntnisse zur Fluglärmberechnung (Berücksichtigung der Helikopter-Schwebeflüge zwischen Standplatz und An-/Abflugstelle im Fluglärm) das Gebiet mit Lärmbelastung noch einmal angepasst werden. Diese Anpassung beinhaltete aber keine relevante Ausdehnung der Lärmkurven, sie führte zu keinen neuen räumlichen Konflikten. Deshalb konnte auf eine erneute Anhörung zum Objektblatt verzichtet werden. Der Kanton Graubünden und die Gemeinde Samedan wurden darüber informiert.

In der anschliessenden zweiten Ämterkonsultation vom August 2019 prüften die Bundesstellen, ob das Objektblatt mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmt und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Artikel 13 RPG bestehen.

Auf Antrag des BAFU wird in den Erläuterungen präzisiert, dass die mögliche Pistenverlängerung und die zusätzliche Erweiterung der Helikopterbasis gegen Süden (Flugplatzperimetererweiterungen im Zwischenergebnis) in den Fluglärmberechnungen nicht berücksichtigt sind. Das festgesetzte Gebiet mit Lärmbelastung bezieht sich auf die vorgesehene Modernisierung und Erweiterung der Flugplatzanlagen innerhalb des festgesetzten Flugplatzperimeters.

Das BFE hat keine Vorbehalte zum vorgesehenen IFR-Flugbetrieb, vorausgesetzt die umgebenden Windpotenzialgebiete können genutzt werden. Dies wird in den nachfolgenden Verfahren zum Betriebsreglement zu prüfen sein.

Die übrigen Bundesstellen hatten zum Objektblatt keine Bemerkungen.

3 Berücksichtigung der Anträge

3.1 Anhörung der Behörden

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Kanton Graubünden (Regierung)		
1 Die Strategie der Flugplatzhalterin, den Flugplatz zu modernisieren und damit die Erreichbarkeit des Oberengadins zu verbessern, wird begrüßt. Zum kantonalen Richtplan bestehen keine Widersprüche.	-	-
2 Im Objektblatt wird postuliert, dass im Zusammenhang mit der Einführung von Linienverkehr sowie mit dem geplanten Um- und Ausbau der Flugplatzinfrastrukturen eine Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr zu prüfen sei. Aus raumplanerischer Sicht sei eine solche Erschließung insbesondere anzustreben, weil publikumsintensive Einrichtungen generell bestmöglich mit dem ÖV erreichbar sein sollen. Beantragt wird die Sicherstellung einer eingehenden Prüfung der Erschließung mit dem ÖV im Hinblick auf die Einführung von Linien- resp. Charterflügen.	-	Im Objektblatt ist bereits festgesetzt, dass bei der Einführung von Linienflügen der Anschluss des Flugplatzes an das öffentliche Verkehrsnetz zu gewährleisten ist. Dem Antrag wird damit entsprochen. In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass die Einführung einer neuen Buslinie mit Wendeschleife auf dem Flugplatzareal im Zusammenhang mit dem geplanten Um- und Ausbau der Flugplatzinfrastruktur zu prüfen sei. Für die Realisierung des öffentlichen Verkehrsanschlusses wird somit in einem nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren zu sorgen sein. Charterflüge nach Flugplan und mit Einzelverkauf von Sitzplätzen in der Öffentlichkeit zählen zu den Linienflügen.
3 Im südwestlichen Bereich des Flugplatzareals besteht Koordinationsbedarf zwischen dem geplanten Busdepot und einer möglichen Erweiterung der Heliportbasis. Die in diesem Zusammenhang erforderliche Koordination habe in der Nutzungsplanung der Gemeinde Samedan zu erfolgen. Bei dieser Gelegenheit dränge sich eine gesamtheitliche Überprüfung und Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung im Gebiet des Flugplatzes auf. Im Übrigen plane nicht die Gemeinde das Busdepot, sondern die Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan (INFRA).	Stand der Koordination, drittletzter Abschnitt: «Im <u>Auf dem</u> südlichen Teil des Flugplatzareals <u>befindet sich ein möglicher Standort für</u> plant die Gemeinde Samedan ein Busdepot mit Unterhaltswerkstätte. Dieses Projekt muss noch mit der möglichen langfristigen Erweiterung der Heliportbasis abgestimmt werden <u>und würde eine Änderung im Zonenplan der Gemeinde Samedan bedingen.</u> »	Der Text im Objektblatt wird im Sinne des Antrags angepasst. Die kommunale Nutzungsplanung ist im Übrigen nicht Gegenstand des SIL.
4 Die Einführung von Linienverkehr erfordert zwingend eine höhere Zuverlässigkeit des Flugplatzes. Wenn bei einem Anflug nach IFR schlechte Sichtverhältnisse herrschen, müsse gewährleistet sein, dass sich keine Personen oder Tiere auf der Piste befinden. Dazu sei eine Umzäunung des Flugplatzareals unabdingbar. Auch mit den Sicherheitsanforderungen eines Schengen-Flughafens dränge sich eine Umzäunung zumindest im Zollbereich auf. Entscheide zu einer Umzäunung des Flugplatzareals seien unter Einbezug aller Betroffenen zu fällen. Bei der Interessenabwägung sei neben dem Anliegen nach Zuverlässigkeit und Sicherheit im Flugbetrieb auch der möglichst weitgehenden Minimierung der negativen Auswirkungen einer solchen Zaunanlage auf Landschaft und Ökologie gebührend Rechnung zu tragen.	-	Im Objektblatt wird nur darauf hingewiesen, dass die Flugplatzhalterin zur Verbesserung der Sicherheit eine Umzäunung des Flugplatzareals vorschlägt. Die Zweckmässigkeit und die Ausgestaltung eines solchen Bauwerks sowie dessen Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Ökologie werden noch zu prüfen sein. Die Bewilligung wäre dann in einem Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht zu erteilen. Die geforderte Interessenabwägung wird in diesem Verfahren vorzunehmen sein.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
5 In den Erläuterungen zum Objektblatt fehlen Aussagen zum Gewässerschutz. Der Grundwasserspiegel auf dem Flugplatzareal befindet sich sehr oberflächennah. Der Schutz des Grundwassers habe hohe Priorität (Trinkwasserversorgung Oberengadin). Auflagen und Massnahmen zur Entwässerung seien im kommunalen Generellen Entwässerungsplan von 2008 festgehalten. In den Erläuterungen im SIL-Objektblatt soll darauf hingewiesen werden.	Erläuterungen zu Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt, neuer Abschnitt: « <u>Der Schutz des Grundwassers hat im Bereich des Flugplatzareals eine hohe Priorität (Trinkwasserversorgung Oberengadin). Bei der Entwässerung des Flugplatzes sind die im Generellen Entwässerungsplan der Gemeinde von 2008 aufgeführten Grundwasserschutzmassnahmen zu berücksichtigen.</u> »	Der Erläuterungstext wird mit dem gewünschten Hinweis auf den Grundwasserschutz ergänzt, dem Antrag wird entsprochen.
Gemeinde Samedan (Gemeindevorstand)		
1 Die Gemeinde bekennt sich ausdrücklich zum Regionalflughafen, kann dem Bau einer integralen Umzäunung aber nur unter dem zwingenden Aspekt der Flugsicherheit zustimmen. Eine integrale Umzäunung des Flugplatzes sei weder von der Luftfahrtgesetzgebung zwingend vorgegeben, noch werde dies vom Schengen-Abkommen oder anderen relevanten Vorschriften verlangt. Ein solcher Zaun würde einen massiven Einschnitt für das Landschaftsbild und die Ökologie bedeuten. Er würde weder von der breiten Bevölkerung befürwortet noch ohne negative Folgen für Tourismus und Standortattraktivität bleiben. Die Gemeinde hat zwar Verständnis für die sicherheitstechnischen Ansprüche der Flugplatzhalterin. Andererseits gehe es um eine Güterabwägung zwischen Risiken und Sicherheit eines überschaubaren Flugbetriebs und dem Landschaftsbild in einer touristisch stark geprägten Region. Eine sorgfältige Prüfung durch die verantwortlichen Entscheidungsträger sei nötig.	-	Im Objektblatt wird darauf hingewiesen, dass die Flugplatzhalterin zur Verbesserung der Sicherheit eine Umzäunung des Flugplatzareals vorschlägt. Die Zweckmässigkeit und die Ausgestaltung eines solchen Bauwerks sowie dessen Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Ökologie werden noch zu prüfen sein. Die Bewilligung wäre dann in einem Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht zu erteilen. Die von der Gemeinde geforderte Güterabwägung wird in diesem Verfahren vorzunehmen sein.
2 Im Objektblatt sei zu präzisieren, dass die Anbindung des Flugplatzes an den öffentlichen Verkehr ausschliesslich Sache der Flugplatzhalterin ist. D. h. dass sie die dafür erforderliche Infrastruktur zu erstellen und sämtliche Bau- Betriebs- und Unterhaltskosten zu tragen hat.	-	Im Objektblatt ist nur festgesetzt, dass bei der Einführung von Linienflügen der Anschluss des Flugplatzes an das öffentliche Verkehrsnetz zu gewährleisten ist. In den Erläuterungen steht, dass die Einführung einer neuen Buslinie mit Wendeschleife im Zusammenhang mit dem geplanten Um- und Ausbau der Flugplatzinfrastruktur geprüft werde. Diese Prüfung wird sicher auch eine Absprache zwischen Flugplatzhalterin und Gemeinde beinhalten müssen. Weitergehende Regelungen zu Projektierung, Bau und Finanzierung eines öffentlichen Verkehrsanschlusses sind nicht Gegenstand des SIL.
3 Die Aussage im Objektblatt, wonach die Gemeinde im südlichen Teil des Flugplatzareals ein Busdepot mit Unterhaltswerkstätte plant, stimmt so nicht. Sie sei als Trägerin der Ortsplanung lediglich für die raumplanerischen Rahmenbedingungen zuständig. Das Vorhaben sei durch die Postauto AG und die Stadtbus Chur initiiert worden. Der definitive Standortentscheid würde auch von diesen beiden Busbetreiberinnen gefällt werden. Das Objektblatt sei entsprechend zu berichtigen.	Stand der Koordination, drittletzter Abschnitt: « <u>Im Auf dem südlichen Teil des Flugplatzareals befindet sich ein möglicher Standort für plant die Gemeinde Samedan ein Busdepot mit Unterhaltswerkstätte. Dieses Projekt muss noch mit der möglichen langfristigen Erweiterung der Heli- kopterbasis abgestimmt werden und würde eine Änderung im Zonenplan der Gemeinde Samedan bedingen.</u> »	Der Text im Objektblatt wird im Sinne des Antrags angepasst. (vgl. auch Kanton, Ziffer 3).

3.2 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Forum Engadin		
1 Die demokratischen Rechte würden durch die INFRA (von den Gemeinden getragene Infrastrukturunternehmung) derzeit nur ungenügend umgesetzt. Die Flughafenkonferenz habe sich zu den aufgelegten Dokumenten nicht äussern können, eine öffentliche Orientierung habe nicht stattgefunden. Eine politische Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zum Gesamtpunkt resp. eine Darlegung von Kosten und Nutzen für das Oberengadin (Strategiediskussion, Rentabilität der bevorstehenden Investitionen auf dem Flugplatz) fehle. Der Stellenwert der Instrumente und der Ablauf der Verfahren sei unklar (z. B. Rolle und Ablauf der «Rahmen-UVP»). Zudem seien die Vernehmlassungenunterlagen nicht benutzerfreundlich, eine Botschaft mit einer Begründung zum Sinn und Zweck der Vorlage fehle.	-	Die Verfahrensabläufe für das SIL-Objektblatt, das Betriebsreglement und die Plangenehmigungen zur Infrastruktur (inkl. UVP) richten sich nach den Bestimmungen des Luftfahrt-, Raumplanungs- und Umweltrechts. Die Koordination zwischen den beteiligten Behörden hat stattgefunden (Ergebnisse im Koordinationsprotokoll vom Oktober 2018 festgehalten). Die Mitwirkungs- und Einspracherechte von Behörden und Privaten sind damit gewährleistet. Die politische Meinungsbildung im Oberengadin zur Beteiligung der Öffentlichkeit an den Kosten für den Ausbau und den Betrieb des Flugplatzes ist hingegen nicht Gegenstand dieser Verfahren. Diese Beteiligung wird auch nicht im SIL festgelegt.
2 Im SIL-Objektblatt seien in fast allen neuen Themenbereichen Prüfaufträge und weitergehende Verpflichtungen angedeutet. Solche Festlegungen entzögen sich aber der politischen Beeinflussbarkeit und müssten deshalb einer wirkungsvollen Kontrolle unterzogen werden. Zudem würde die bloße Erwähnung der verschiedenen Projekte (Grossflugzeuge, Umzäunung etc.) als Grundlage für die weitere Planung nicht genügen. Bei der Konkretisierung solcher Projekte müsste die öffentliche Mitwirkung ermöglicht werden (z. B. zum vorgesehenen «Rahmen-UVB»).	-	Die Festlegungen sind für das SIL-Objektblatt stufengerecht ausgelegt (übergeordnetes, behördenverbindliches Planungsinstrument). Sie enthalten auch Aufträge oder Hinweise für die nachlaufenden, allgemeinverbindlichen Verfahren (Plangenehmigungsverfahren für die konkreten Bauprojekte). In diesen nachlaufenden Verfahren werden auch die gemäss Umweltrecht erforderlichen Untersuchungen durchzuführen und im UVB abzuhandeln sein (z. B. Gewässerschutz). Diese Verfahren bieten Gelegenheit für eine Einsprache. An diesem System wird festgehalten, es beruht auf den geltenden gesetzlichen Bestimmungen.
3 Stellungnahme zum Betriebsreglement: Das Reglement gewähre der Flugplatzhalterin viel Freiheit (Prioritätenliste der Aufgaben). Die Ausnahmen für Flüge ausserhalb der ordentlichen Betriebszeiten seien stärker zu begrenzen und zu überwachen, Überflüge in lärmSENSIBLEN Wohngebieten zu vermeiden.	-	Das SIL-Objektblatt beschränkt sich auf die Festlegung, wonach die heute geltenden Betriebszeiten in den wesentlichen Zügen unverändert bleiben und in begründeten Fällen Ausnahmen gewährt werden können. Daran wird festgehalten, die konkreten Forderungen zum Betriebsreglement werden im entsprechenden Genehmigungsverfahren zu behandeln sein.
4 Als Folge des erwarteten Mehrverkehrs von Grossflugzeugen ist mit einer erhöhten Belastung der Piste zu rechnen. Die Tragfähigkeit der Piste werde in den Unterlagen zum SIL und zum Betriebsreglement aber nicht behandelt, eine neutrale fachliche Beurteilung fehle. Dies sei nachzuholen. Hohe Kosten für eine Pistensanierung, die von der öffentlichen Hand zu tragen sein werden, könnten künftig nicht ausgeschlossen werden.	-	Die Überprüfung der Tragfähigkeit der Piste gehört zu den Aufgaben der Flugplatzhalterin. Bei Bedarf muss sie die dazu notwendigen Untersuchungen und die allfällig notwendigen Sanierungsmaßnahmen rechtzeitig an die Hand nehmen. Die Regelung solcher Massnahmen und deren Finanzierung sind aber nicht Gegenstand des SIL-Objektblatts.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
5 Die Vorgaben zur geplanten Umzäunung seien sehr vage und unverbindlich, die Haltung der beteiligten Stellen unterschiedlich. Für eine seriöse Beurteilung des Vorhabens müssten die ökologischen und landschaftlichen Auswirkungen besser aufbereitet und aufgezeigt werden. Die Bevölkerung muss dazu noch Stellung nehmen können.	-	Im SIL-Objektblatt wird die Frage der Umzäunung des Flugplatzes tatsächlich nicht abschliessend geregelt. Dies hat in einem Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht zu erfolgen. Bis dahin werden noch verschiedene Abklärungen zur Zweckmässigkeit, zum Standort und zur Linienführung eines solchen Bauwerks sowie dessen Auswirkungen auf die bestehende Nutzung zu treffen sein (vgl. auch Gemeinde Samedan, Ziffer 1).

Tamagni-Bodmer & Co (Tschudi Thaler Rechtsanwälte)

1	<p>Die Erstellung und Erschliessung eines Busdepots mit Unterhaltswerkstätte durch die Gemeinde sei im Flugplatzperimeter zu verbieten. Ein solches Busdepot habe keinen Bezug zum Flughafenbetrieb und könnte deshalb nicht als Nebenanlage qualifiziert werden. Es könnte nicht von der Flugplatzhalterin realisiert werden und sei im Flugplatzperimeter nicht zulässig. Der regionale Busbetrieb solle seine Infrastruktur in den dafür geeigneten Bauzonen realisieren und nicht die nach Bundesrecht für den Flugbetrieb reservierten Flächen beanspruchen. Zudem erlaube der Zonenplan der Gemeinde an diesem Standort keine Hochbauten; in der bestehenden Gewerbezone würden dagegen ausreichende Flächen zur Verfügung stehen.</p> <p>Sollte die Planung des Busdepots an diesem Standort wider Erwarten dennoch weiterverfolgt werden, müsste es von der Südseite her erschlossen werden. Mit einer Strassenzufahrt über das Grundstück Nr. 852 könnte sich die Grundeigentümerin unter keinen Umständen einverstanden erklären.</p> <p>Schliesslich seien zu einem solchen Busdepot bis anhin weder mit dem SIL noch bei der Gemeinde Unterlagen aufgelegt worden.</p>	<p>Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur (letzter Abschnitt): «Der Flugplatzperimeter im Bereich der zusätzlich geplanten Erweiterung der Helikopterbasis gegen Süden kann festgesetzt werden, sobald die künftige Nutzung des Areals abschliessend geklärt und mit der Gemeinde abgestimmt ist. <u>Sollte ein Busdepot mit Unterhaltswerkstatt erstellt werden, ist zusätzlich eine entsprechende kommunale Bauzone auszuscheiden. Sofern ein solches Busdepot nicht vom Flugplatz mitbenutzt werden soll (keine Nebenanlage nach Luftfahrtrecht), wird das Areal ganz aus dem Flugplatzperimeter zu entlassen sein.»</u></p>	<p>In den Flugplatzperimeter integriert werden nur Flächen, die überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (Flugplatzanlagen) oder die vom Flugplatz mitbenutzt werden (Nebenanlagen). Die Erstellung von Nebenanlagen erfordert zudem die Ausscheidung einer entsprechenden kommunalen Nutzungszone. Geplante Bauten und Anlagen ohne Bezug zum Flugplatzbetrieb werden nicht in den Flugplatzperimeter aufgenommen. Der Erläuterungstext im Objektblatt wird in diesem Sinn ergänzt.</p> <p>Bis die künftige Nutzung im südlichen Teil des Flugplatzareals geklärt und mit der Gemeinde Samedan abgestimmt ist (Busdepot oder Erweiterung Helikopterbasis), verbleibt das Areal als Zwischenergebnis im Flugplatzperimeter.</p> <p>Das Busdepot wird im Übrigen nicht von der Gemeinde geplant (vgl. Gemeinde Samedan, Ziffer 3).</p>
2	<p>Flugplatz- sowie allfällige Nebenanlagen (Hochbauten) seien ausschliesslich im Flugplatzperimeter nördlich der Zufahrtsstrasse als zulässig zu erklären. Südlich der Zufahrtsstrasse, namentlich auf dem Grundstück Nr. 852, sei die Erstellung von Gebäuden auszuschliessen. Die Grundeigentümerin möchte dort ihren Pferdestall-Betrieb weiterführen und ist auf eine ausreichende Weidefläche angewiesen.</p> <p>Eventualiter sei (wenn solche Bauten wider Erwarten auch südlich der Zufahrtsstrasse planungsrechtlich zulässig würden) der Grundeigentümerin zu erlauben, dort eigene, private Flugplatz- oder Nebenanlagen zu erstellen.</p>	<p>-</p>	<p>Mit dem Flugplatzperimeter werden die Flächen, die für den künftigen Ausbau der Flughafeninfrastruktur genutzt werden sollen, raumplanerisch gesichert. Dieser Flugplatzperimeter ist für die Grundeigentümer nicht verbindlich. Die Überbauung des Grundstücks Nr. 852 zugunsten der geplanten, langfristigen Erweiterung der Helikopterbasis wird nur mit der Zustimmung der Grundeigentümerin möglich sein. Die gegenwärtige, generelle Planung der Flugplatzhalterin sieht eine solche Überbauung jedoch nicht explizit vor.</p>

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
<p>3 Die von der Flugplatzhalterin vorgeschlagene integrale Umzäunung des Flugplatzgeländes sei ohne Beanspruchung des Grundstücks Nr. 852 zu führen. Der Flugplatzperimeter durchschneidet dieses Grundstück. Aus dem Objektblatt geht nicht hervor, wo dieser Zaun angebracht werden soll. Eine Umzäunung entlang des Perimeters hätte eine Teilung des Grundstücks zur Folge, wodurch die bestehende Nutzung als Pferdestall-Betrieb verunmöglicht würde. Zudem sei es weder sachgerecht noch verhältnismässig, den gesamten Flugplatzperimeter einzuzäunen. Gerechtfertigt erscheine eher ein Zaun entlang den eigentlichen Flugplatzanlagen (neuer Terminal).</p>	-	<p>Im Objektblatt wird nur darauf hingewiesen, dass die Flugplatzhalterin zur Verbesserung der Sicherheit eine Umzäunung des Flugplatzareals vorschlägt. Die Zweckmässigkeit, der Standort und die Linienführung eines solchen Bauwerks sowie dessen Auswirkungen auf die bestehende Nutzung werden noch zu prüfen sein. Die Bewilligung wäre dann in einem Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht zu erteilen (mit öffentlicher Auflage, Einsprachemöglichkeit und Rechtsmittelverfahren).</p>
<p>4 Eine allfällige neue Buslinie mit Wendeschleife sei so zu führen, dass das Grundstück Nr. 852 weder beansprucht noch anderweitig beeinträchtigt wird. Objektiv sind keine Gründe erkennbar, die eine solche Beanspruchung rechtfertigen würden.</p>	-	<p>Der Anschluss des Flughafens an das öffentliche Busnetz ist im Objektblatt lediglich als Grundsatz festgelegt (vgl. auch Gemeinde Samedan, Ziffer 2). Zur Linienführung und Ausgestaltung einer solchen Buslinie (mit allfälligen zusätzlichen Verkehrsflächen) besteht noch kein konkretes Projekt. Eine Realisierung ausserhalb des Grundstücks Nr. 852 dürfte möglich sein.</p>
<p>5 Verfahrensantrag: Der Grundeigentümerin des Grundstücks Nr. 852 sei vollumfänglich Einsicht in die Planungsakten zu gewähren. Die Stellungnahmen anderer Verfahrensbeteiliger seien der Grundeigentümerin zur Kenntnis- und Stellungnahme zuzustellen. Die aktuelle Planung der langfristigen Erweiterung der Heliportbasis gegen Süden, die den Festlegungen im SIL-Objektblatt hinterlegt ist, ist der Grundeigentümerin nicht bekannt. Das Um- und Ausbauprojekt für die erste Etappe (Studieneintrag 2018) konzentriert sich auf das Areal nördlich der Zufahrtsstrasse. Erst wenn die Grundeigentümerin Kenntnis vom langfristig geplanten Ausbau der Flugplatzinfrastruktur auf ihrem Grundstück hat, kann sie ihre Rechte gebührend wahrnehmen. Insgesamt sei der SIL zu offen formuliert. Auch wenn es sich bei einem Sachplan um die höchste Planungsstufe handelt, muss er genügend konkret sein, damit die Betroffenen erkennen können, inwieweit sie von den Festlegungen betroffen sind.</p>	-	<p>Der Einbezug der Grundeigentümerin des Grundstücks Nr. 852 in die Planung der Flugplatzinfrastruktur ist Sache der Flugplatzhalterin resp. der mit der Planung der Infrastruktur betrauten «Infra Regionalflughafen». Im Übrigen richtet sich die Einsicht in die Planungsakten nach den Bestimmungen des Öffentlichkeitsgesetzes (BGÖ, SR 152.3). Der SIL beruht auf einer generellen Planung und setzt den raumplanerischen Rahmen für die nachfolgenden Verfahren nach Luftfahrtrecht. Er gewährt den für diese Verfahren zuständigen Behörden einen angemessenen Anordnungsspielraum. Zusätzliche Informationen zu den Entwicklungsvorstellungen und zu den Um- und Ausbauvorhaben, auf denen die Festlegungen im Objektblatt beruhen, können dem Koordinationsprotokoll vom Oktober 2018 entnommen werden (Zusammenfassung der Ergebnisse der Koordination zwischen den beteiligten Behörden).</p>

b) Privatpersonen

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
<p>1 Die Umzäunung muss in jedem Fall einen minimalen Abstand von 2.5 m gegenüber der parallel daneben verlaufenden Strasse einhalten (gemessen ab Strassenrand). Dieser Freiraum soll als Wiese belassen werden. Die maximale Höhe des Zauns beträgt 2.5 m.</p> <p>Die nördlich des Flugplatzareals verlaufende Strasse (Breite 2.8 m) führt von der Gewerbezone Cho d'Punt ins Naherholungsgebiet Gravatscha (Restaurant, Campingplatz) und wird auch zu land- und forstwirtschaftlichen Zwecken genutzt. Neben dieser intensiven und vielfältigen Nutzung wird zusätzlich mit Baustellenverkehr für die Sanierung der Wasserversorgung der Val Champagna zu rechnen sein.</p> <p>Auf der südlich des Flugplatzareals verlaufenden Strasse ist die Situation ähnlich.</p> <p>Mit dem Grünstreifen zwischen Strasse und Flugplatz-Umzäunung soll ein Ausweichbereich geschaffen werden. Damit soll auch verhindert werden, dass die Fahrzeuge auf das auf der anderen Strassenseite angrenzende private Wiesland ausweichen müssen. Dieser Ausweichbereich ist insbesondere auch im Winter (grosse Schneemengen) wichtig, der Schnee muss dort gepresst / geräumt werden.</p> <p>Die Höhe des Zauns von 2.5 m genügt, um das Rotwild vom Flugplatzareal abzuhalten (auch im Winter).</p>	-	<p>Im Objektblatt wird darauf hingewiesen, dass die Flugplatzhalterin zur Verbesserung der Sicherheit eine Umzäunung des Flugplatzareals vorschlägt. Die Zweckmässigkeit, der Standort, die Linienführung und die Ausgestaltung eines solchen Bauwerks werden noch zu prüfen sein. Die Bewilligung wäre dann in einem Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht zu erteilen (vgl. auch Gemeinde Samedan, Ziffer 1).</p> <p>Die Forderung, zwischen den bestehenden Strassen und der Umzäunung einen Freiraum von 2.5 m als Ausweichplatz für den Verkehr offen zu halten, erscheint vernünftig und soll bei der konkreten Planung in die Überlegungen einbezogen werden. Am Flugplatzperimeter im SIL-Objektblatt ändert sich dadurch nichts.</p>
<p>2 Der geplante Segelflug-Unterstand am Nordwest-Ende der Piste soll als Option im SIL-Objektblatt verankert werden. Im Objektblatt von 2002 figurierte er in den Erläuterungen, im aktuellen Entwurf ist davon nicht mehr die Rede.</p> <p>Zudem soll das Segelflugareal (umfasst die fliegerischen Flächen) wenn möglich wieder als Zwischenergebnis in den Perimeter aufgenommen werden.</p>	<p>Erläuterungen zu Flugplatzperimeter, Infrastruktur (erster Abschnitt): «Der Flugplatzperimeter umgrenzt [...] Helikopterbasis), das Segelflugareal (inkl. Segelflug-Unterstand), die mögliche Umzäunung...»</p>	<p>Der geplante Segelflug-Unterstand ist im Flugplatzperimeter enthalten. Er soll im Erläuterungstext speziell erwähnt werden, dem Antrag wird entsprochen.</p> <p>Im Übrigen ist auch das vom Segelflug genutzte Areal bis hin zur Strasse in den festgesetzten Flugplatzperimeter integriert. Die im Objektblatt von 2002 als Zwischenergebnis enthaltenen Perimeterflächen auf der anderen Strassenseite sollen hingegen fliegerisch nicht genutzt und aus dem Perimeter entlassen werden. Gemäss den aktuellen Planungsüberlegungen der Flugplatzhalterin soll ein allfälliger Flughafenzaun pistenseitig entlang der Strasse geführt werden (vgl. auch Ziffer 1).</p>

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV

Gegenstand der Überarbeitung:

- *Regionalflugplatz Samedan, Anp.*

Prüfungsunterlagen: Sachplan vom 13.09.2019

Erläuterungen vom 13.09.2019

Planende Bundesstelle: **BAZL**

Feststellungen

Aspekte	Anforderungen	Befund	Beurteilung
Inhalt	Sachplanerarbeitung nötig (Art. 14 Abs. 1 und Art. 17 Abs. 4 RPV)	Gemäss erstem SIL-Entscheid (18.10.2000) wird ein schrittweises Vorgehen für die Erarbeitung des anlagen spezifischen Teil IIIC definiert. Mit der vorliegenden Anpassung wird Objektblatt Regionalflugplatz Samedan zur Genehmigung unterbreitet. Dieses erfährt eine Anpassung da sich aufgrund einer neuen Entwicklungsstrategie der Flugplatzhalterin die Verhältnisse und Anforderungen geändert haben. 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)	Ausgehend vom konzeptionellen Teil des Sachplans, präzisiert der Bund mit der vorliegenden Anpassung, welche Ziele er für die betroffenen Anlagen verfolgt und wie diese mit den räumlichen Entwicklung Zielen und -Nutzungen abgestimmt sind. Die Konzeption des Objektblattes und der Karte entspricht den übrigen Objekten des Sachplans.	Anforderung erfüllt
	Umfassende räumliche Koordination (Art. 2 und 3 RPV)	Die Grundlage für die Erarbeitung und die Anpassung des Objektblattes ist das in den konzeptionellen Zielen und Vorgaben zur räumlichen Abstimmung (SIL III A-3) vorgesehene Koordinationsprotokoll. 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 dem Kanton GR 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 des betroffenen Kantons GR sowie die Ämterkonsultation haben grundsätzlich keine Unvereinbarkeiten mit den Sachplänen des Bundes und den geltenden kantonalen Richtplänen zu Tage gebracht.	Anforderung erfüllt

	Voraussetzungen für die Festsetzung konkreter Vorhaben (Art. 15 Abs. 3 RPV)	Standort und Bedarf der Anlagen leiten sich aus dem konzeptionellen Teil des Sachplans 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)	<p>Die Sachplananpassung wurde in Zusammenarbeit mit dem ARE erarbeitet. Die betroffenen Behörden des Kantons sowie die betroffenen Gemeinden und die Flugplatzhalterin wurden im anlagen spezifischen Koordinationsprozess frühzeitig einbezogen. Eine erste Ämterkonsultation der betroffenen Bundesstellen wurde im ersten Quartal 2019 durchgeführt, in der zweiten Ämterkonsultation vom August 2019 prüfen die Bundesstellen, ob das Objektblatt zu keinen Widersprüchen zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen führt.</p> <p>Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit wurden in einem Koordinationsprotokoll festgehalten.</p>	Anforderung erfüllt
	Anhörung der Kantone und Gemeinden (Art. 19 Abs. 1 und 2 RPV)	<p>Nach erfolgter Zusammenarbeit hatten der Kanton GR sowie die Gemeinden im ersten Quartal 2019 Gelegenheit, sich offiziell zum Entwurf des angepassten Objektblatts zu äussern.</p> <p>Im Nachgang zur Anhörung wurde das Gebiet mit Lärm belastung aufgrund einer Praxisanpassung bei der Fluglärm berechnung (neu werden Helikopter-Schwebeflüge zwischen Stand- und An-/Abflugplatz dem Fluglärm zugeteilt) angepasst, was aber zu keinen neuen räumlichen Konflikten geführt hat. Auf eine erneute Anhörung konnte folglich verzichtet werden.</p>	Anforderung erfüllt
	Information und Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 19 Abs. 3 und 4 RPV)	Für das angepasste Objektblatt Regionalflugplatz Samedan wurde im ersten Quartal 2019 eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung und der interessierten Kreise durchgeführt. Der Erläuterungsbericht zeigt, wie die Einwendungen berücksichtigt worden sind.	Anforderung erfüllt
	Kontrolle der Vereinbarkeit mit der kantonalen Richtplanung (Art. 20 RPV)	Der Kanton GR hatte anlässlich der Anhörung im ersten Quartal 2019 Gelegenheit, noch vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung festzustellen. Das Bereinigungsverfahren nach Art. 13 RPV wurde nicht 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 13.09.2019

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG

Die Direktorin

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "M. Lezzi".

Dr. Maria Lezzi