



20.11.2013

---

# **Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)**

**Teil IIIC Objektblätter 9. Serie**

**Anpassung Konzeptteil Teil III B5 – Heliports**

**Anpassung Konzeptteil Teil III B4 – Flugfelder**

**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, © 2013 swisstopo (BA130337)

### **Bezugsquelle**

In elektronischer Form: [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)  
Auch italienisch erhältlich

11.2013

# **Sachplan**

## **Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)**

**Teil IIIC – Objektblätter 9. Serie**

**Anpassung Konzeptteil Teil III B5 – Heliports**

**Anpassung Konzeptteil Teil III B4 – Flugfelder**

**mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht**

**20.11.2013**

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 Bereiche 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

### **Objektblätter 9. Serie**

ZH	Winterthur
BE	Zweisimmen (Fortschreibung)
SG	Schänis
AG	Fricktal-Schupfart (Fortschreibung)
TI	Lodrino

Legende zur Anlagekarte

Begriffserklärungen zum Objektblatt

### **Konzeptionelle Ziele und Vorgaben**

Anpassung Teil III B5 – Heliports:  
Entlassung Heliport Lodrino (TI) aus dem Teilnetz  
Anpassung Teil III B4 – Flugfelder:  
Aufnahme Flugplatz Lodrino (TI) ins Teilnetz

### **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 IIIC). Bisher verabschiedete der Bundesrat die Objektblätter von insgesamt 43 Flugplätzen, darunter diejenigen für die Landesflughäfen Zürich und Basel-Mulhouse.

Die vorliegende neunte Serie umfasst die Objektblätter für folgende Flugplätze:

	<b>Kanton</b>	<b>Anlage</b>	<b>Teilnetz</b>
Neues Objektblatt	ZH	Winterthur	Flugfeld
	SG	Schänis	Flugfeld
	TI	Lodrino	Flugfeld
Fortschreibung	BE	Zweisimmen	Flugfeld
	AG	Fricktal-Schupfart	Flugfeld

Zudem wird der Flugplatz Lodrino (TI) im Konzeptteil des SIL vom Teilnetz der Heliports (Teil III B5) ins Teilnetz der Flugfelder (Teil III B4) überführt.

## Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde (Stand 20.11.2013)

<b>IIIA</b>	<b>Grundsätze zur Handhabung des SIL</b>		<b>Beschlüsse</b>
	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
<b>IIIB</b>	<b>Konzeptionelle Ziele und Vorgaben</b>		
	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
	B4 – Flugfelder	IIIB1 – B7 – 20	18.10.2000
	B4 – Flugfelder (Aufnahme Flugplatz Lodrino (TI))	IIIB1 – B7 – 20	20.11.2013
	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
	B6b – Spitallandeplätze	IIIB1 – B7 – 34	18.10.2000
	B6c – Lastaufnahmeplätze	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

III C	Anlagespezifische Ziele und Vorgaben		Serie	
	Objektblätter			
ZH	Zürich		III C – ZH-1	26.06.2013
ZH	Hausen am Albis	3	III C – ZH-2	18.08.2004
ZH	Speck-Fehraltorf	3	III C – ZH-3	18.08.2004
ZH	Hasenstrick	4	III C – ZH-4	02.11.2005
ZH	Winterthur	9	III C – ZH-5	20.11.2013
BE	Bern-Belp	1	<del>III C – BE-1</del>	<del>30.01.2002</del>
BE	Bern-Belp (Anpassung)	8	III C – BE-1	04.07.2012
BE	Interlaken	3	<del>III C – BE-2</del>	<del>18.08.2004</del>
BE	Interlaken (Anpassung)	4	III C – BE-2	02.11.2005
BE	Reichenbach	2	III C – BE-3	14.05.2003
BE	Courtelary	4	<del>III C – BE-4</del>	<del>02.11.2005</del>
BE	Courtelary (Anpassung)	6	III C – BE-4	01.07.2009
BE	Biel-Kappelen	4	III C – BE-5	02.11.2005
BE	Langenthal	4	III C – BE-6	02.11.2005
BE	Saanen	5	III C – BE-7	07.12.2007
BE	St. Stephan	4	III C – BE-8	02.11.2005
BE	Zweisimmen	5	<del>III C – BE-9</del>	<del>07.12.2007</del>
BE	Zweisimmen (Fortschreibung)	9	III C – BE-9	20.11.2013
BE	Thun	8	III C – BE-10	04.07.2012
LU	Triengen	5	III C – LU-1	07.12.2007
LU	Luzern-Beromünster	6	III C – LU-2	01.07.2009
NW	Buochs	6	III C – NW-1	01.07.2009
FR	Ecuvillens	1	III C – FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	1	III C – FR-2	30.01.2002
FR	Gruyères	1	III C – FR-3	30.01.2002
FR	Schwarzsee	1	III C – FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	1	<del>III C – SO-1</del>	<del>30.01.2002</del>
SO	Grenchen (Anpassung)	6	III C – SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	III C – SO-2	18.08.2004
BS/BL	Basel-Mulhouse		III C – BS/BL-1	15.05.2013
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	III C – SG-1	06.07.2011
SG	Schänis	9	III C – SG-2	20.11.2013
GR	Samedan	1	III C – GR-1	30.01.2002
AG	Birrfeld	1	<del>III C – AG-1</del>	<del>30.01.2002</del>
AG	Birrfeld (Anpassung)	2	III C – AG-1	14.05.2003
AG	Fricktal-Schupfart	1	<del>III C – AG-3</del>	<del>30.01.2002</del>
AG	Fricktal-Schupfart (Fortschreibung)	9	III C – AG-3	20.11.2013
TG	Amlikon	4	III C – TG-1	02.11.2005
TG	Lommis	4	III C – TG-2	02.11.2005
TG	Sitterdorf	4	III C – TG-3	02.11.2005
TI	Lugano-Agno	3	III C – TI-1	18.08.2004

TI	Lodrino	9	IIIC – TI-3	20.11.2013
<del>VD</del>	<del>Lausanne-La Blécherette</del>	<del>4</del>	<del>IIIC – VD-1</del>	<del>30.01.2002</del>
<del>VD</del>	<del>Lausanne-La Blécherette (Anpassung)</del>	<del>3</del>	<del>IIIC – VD-1</del>	<del>18.08.2004</del>
<del>VD</del>	<del>Lausanne-La Blécherette (2. Anpassung)</del>	<del>5</del>	<del>IIIC – VD-1</del>	<del>07.12.2007</del>
VD	Lausanne-La Blécherette (3. Anpassung)	8	IIIC – VD-1	04.07.2012
VD	Payerne	5	IIIC – VD-2	07.12.2007
<del>VD</del>	<del>Bex</del>	<del>2</del>	<del>IIIC – VD-3</del>	<del>14.05.2003</del>
VD	Bex (Anpassung)	5	IIIC – VD-3	07.12.2007
VD	Montricher	6	IIIC – VD-4	01.07.2009
VS	Münster	2	IIIC – VS-2	14.05.2003
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	Aeschhorn	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
<del>NE</del>	<del>La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures</del>	<del>4</del>	<del>IIIC – NE-1</del>	<del>30.01.2002</del>
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (Anpass.)	4	IIIC – NE-1	02.11.2005
NE	Môtiers	4	IIIC – NE-2	02.11.2005
NE	Neuchâtel	5	IIIC – NE-3	07.12.2007
JU	Bressaucourt	3	IIIC – JU-1	18.08.2004

**Weitere Objektblattserien sind in Vorbereitung**

## Objektblätter 9. Serie

IIIC – ZH-5	Winterthur
IIIC – BE-9	Zweisimmen (Fortschreibung)
IIIC – SG-2	Schänis
IIIC – AG-3	Fricktal-Schupfart (Fortschreibung)
IIIC – TI-3	Lodrino

Legende zu den Anlagekarten

Begriffserklärungen zu den Objektblättern



Anlage: **Winterthur**

**ZH-5**

Teilnetz: Flugfeld

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Zürich
- Perimetergemeinde: Winterthur
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bertschikon, Elsau, Rickenbach (ZH), Wiesendangen, Winterthur
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Winterthur
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre (2008–11): 1'600
  - max. 10 Jahre (2002): 2'474
  - Potenzial: 3'000

### Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Privates Segelflugfeld, seit 1949 in Betrieb, gehalten durch die Stadt Winterthur, betrieben durch die Segelfluggruppe Winterthur. Das Flugfeld dient dem Segelflugsport sowie der Segelflugschulung mit Eigen-, Winden- und Schleppstart.

### Stand der Planung und Koordination:

*Funktion und Entwicklung* des Flugfelds stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB4). Sie sind mit dem kantonalen Richtplan sowie dem vom Kanton Zürich projektierten Hochwasserrückhaltebecken Hegmatten abgestimmt. Das Flugfeld steht nahezu vollständig im Perimeter des Rückhaltebeckens und wird bei einem extremen Hochwasser (rund alle 30 Jahre) geflutet. Die auf dem Flugfeld befindlichen Hochbauten werden verschoben und angehoben, so dass sie über der Einstauhöhe zu liegen kommen.

Das Flugfeld soll im bisherigen, akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden. Es dient vorwiegend dem Segelflugsport sowie der Aus- und Weiterbildung im Segelflug. Massgebend für den Entwicklungsspielraum des Flugfelds ist das Gebiet mit Lärmbelastung. Eine Veränderung der bestehenden Graspiste ist nicht vorgesehen.

### Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 1.12.1986
- Betriebsreglement vom 29.05.1989
- Reglement über Starts von Flugzeugen mit Verbrennungsmotorantrieb vom 9.07.2010
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 21.03.2012
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2012

<p><i>Betrieb, Perimeter und Infrastruktur</i> sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen, insbesondere mit dem Hochwasserrückhaltebecken Hegmatten und den Fruchtfolgeflächen, abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die favorisierte Variante der «Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze» tangiert das Flugfeld und den Flugbetrieb voraussichtlich nicht.</p> <p>Das Flugplatzareal ist im Eigentum der Stadt Winterthur und wird von der Segelfluggruppe Winterthur gemietet. Für die geplanten Ersatz- und Neubauten soll ein Baurechtsvertrag zwischen der Stadt und der Fluggruppe abgeschlossen werden. Mittelfristig ist ein Wechsel der Halterschaft zur Segelfluggruppe geplant. Dies bedingt eine Anpassung von Betriebsbewilligung und -reglement.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Bau des Hochwasserrückhaltebeckens plant die Flugplatzhalterin den Ersatz der heutigen Gebäude. Über Änderungen der bestehenden Infrastruktur oder den Bau von neuen Infrastrukturbauten wird in den entsprechenden Plangenehmigungsverfahren entschieden.</p> <p>Die vorgesehene Neuorganisation der Luftraumstruktur im Bereich der TMA Zürich hat möglicherweise Auswirkungen auf den Segelflugbetrieb. Diese sind gegebenenfalls zu prüfen und der Flugbetrieb entsprechend neu zu organisieren.</p> <p>Die bestehende Strassenzufahrt zum Flugfeld Winterthur genügt den Ansprüchen der Benutzer. Der Grossteil des Flugfeldes befindet sich auf Fruchtfolgeflächen. Da die Rückführbarkeit bei Nutzung als Graspiste gewährleistet ist, besteht keine Kompensationspflicht.</p>			
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b> Das Segelflugfeld Winterthur ist ein privates Flugfeld. Es dient dem Segelflugsport (Segelflug mit Winden- und Schleppstart, Motorsegelflug) sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung im Segelflug und Flugzeugschlepp. Vereinzelte Motorflüge ohne Bezug zum Segelflugsport sind möglich.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Flugbetrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Ein Anteil von maximal 10 % der jährlichen Motorflugbewegungen steht für Motorflüge ohne Bezug zum Segelflugsport zur Verfügung. Dies bedingt eine Änderung des Betriebsreglements.</p> <p>Bei einer Neuorganisation der Luftraumstruktur im Bereich der TMA Zürich sind die Auswirkungen auf den Segelflugbetrieb zu prüfen und der Betrieb entsprechend neu zu organisieren.</p> <p>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>F</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li><li>•</li><li>•</li></ul>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>V</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>•</li></ul>

	F	Z	V
<p><b>Flugplatzperimeter:</b>                      Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich Flächen für die ökologische Aufwertung im westlichen Bereich (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Lärmbelastung:</b>                      Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung. Der Lärmbelastungskataster ist noch zu erarbeiten.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                      Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>                      Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.                      Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Massnahmenplan auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will und wie die Abstimmung auf die kantonalen Naturschutzkonzepte erfolgt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung:</b>                      Die Zweckbestimmung des Flugfelds Winterthur ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und wird gestützt durch die Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil SIL Teil III B4. Die Durchführung einzelner Motorflüge ohne direkten Bezug zum Segelflugsport (Wartungsflüge, Überführungsflüge, Oldtimer-Anlass etc.) steht damit im Einklang, bedingt allerdings eine Änderung des Betriebsreglements.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b>                      Die Segelfluggruppe Winterthur führt in Absprache mit der Flugplatzhalterin periodisch Flugveranstaltungen (Oldtimer-Treffen) durch. Sind diese öffentlich, besteht eine Bewilligungspflicht gemäss Luftfahrtverordnung Art. 85 ff.                      Die beabsichtigte Neuorganisation der TMA Zürich bedingt zu gegebener Zeit eine allfällige Anpassung des Betriebsreglements.</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b>                      Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die Piste mit den Sicherheitsabständen, die bestehenden Bauten, die infolge Realisierung des Hochwasserrückhalte-Beckens geplanten Ersatzbauten sowie die ökologischen Ausgleichsflächen.                      Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Stadt Winterthur. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i>                      Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalter:</i>                      Stadt Winterthur                      Bereich Immobilien                      Lindstrasse 6                      8420 Winterthur</p>		

**Lärmbelastung:**

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Die Lärmbelastungskurve beruht auf dem Potenzial von jährlich 3'000 Motorflugbewegungen. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Im Rahmen des Verfahrens zur Änderung des Betriebsreglements resp. des Plangenehmigungsverfahren für die Neubauten werden die zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 36 LSV ermittelt und der Lärmbelastungskataster (nach Art. 37 LSV) erstellt. Das Gebiet mit Lärmbelastung gibt den äusseren Rahmen für die zulässigen Lärmimmissionen vor.

**Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom März 2012. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

**Natur, Landschaft und Umwelt:**

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

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Massnahmenplan auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will und wie die Abstimmung auf die kantonalen Naturschutzkonzepte erfolgt. Die Segelfluggruppe Winterthur stellt die Bewirtschaftung der Flächen gemäss dem Massnahmenplan sicher.

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

Leistungssteigerung Südkopf Winterthur



Anlage: **Zweisimmen**

**BE-9**

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: Zweisimmen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Boltigen, St. Stephan, Zweisimmen
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Zweisimmen
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 4'800 (2009–2012)
  - max. 10 Jahre: 5'480 (2006)
  - Potential SIL: 5'620

### Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung seit 1963, Betrieb durch die Flugplatzgenossenschaft Zweisimmen.

Zivile Nutzung mit den Schwerpunkten Touristik- und Geschäftsflüge, Motor- und Segelflugsport und einer Helibasis für Rettungs- und Arbeitsflüge.

### Stand der Koordination:

*Funktion und Entwicklung* des Flugplatzes gemäss SIL sind mit dem kantonalen Leitbild Luftverkehr abgestimmt. Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen (vgl. SIL Teil III B3–15, Grundsatz 4). Der Flugplatz funktioniert zusammen mit den Flugplätzen Saanen und St. Stephan als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, das heisst mit Nutzungen, die sich ergänzen und aufeinander abgestimmt sind. Regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen (vgl. SIL Teil III B3–15, Grundsatz 3).

*Betrieb, Perimeter und Infrastruktur* sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

### Verweis:

Teilnetz zivil mitbenützte Militärflugplätze (ehemalige Militärflugplätze) III – B3  
 Teilnetz Flugfelder III – B4

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 11.10.1971 (Ausgabe vom 20.12.2010)
- Betriebsreglement vom 31.07.2011
- Lärmberechnung 2002
- Hindernisbegrenzungskataster vom 12.06.2013
- Koordinationsprotokoll vom März 2003, Ergänzung vom 19.12.2011
- Genehmigung der Umnutzung vom 20.12.2010

<p>Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz wurde ein <i>Umnutzungsverfahren</i> nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes durchgeführt. Dieses Umnutzungsverfahren umfasste eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb), die Überprüfung des Betriebsreglements sowie die Anpassung der Betriebsbewilligung.</p> <p>Grundlage bildete das vorliegende Objektblatt in der Fassung vom 7.12.2007. Mit der Genehmigung der Umnutzung wurden auch die zulässigen Lärmimmissionen nach Lärmschutzverordnung (LSV) und die konkreten Massnahmen zur ökologischen Aufwertung festgelegt.</p> <p>Auf dem Flugplatz befindet sich eine Helibasis für Rettungsflüge mit Arbeitsflügen als ergänzender Nutzung. Eine zweite Heliunternehmung möchte eine Basis für Arbeitsflüge eröffnen.</p> <p>Der Regierungsrat des Kantons Bern misst dem Projekt eine grosse wirtschaftliche Bedeutung für die Region bei. Er hat dem Bundesrat beantragt, im SIL den notwendigen Spielraum für dessen Realisierung einzuräumen. Mit der entsprechenden Festlegung der Zweckbestimmung des Flugplatzes soll dies ermöglicht werden. Die Flüge dieser zweiten Heliunternehmung dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die aufgrund der vorgegebenen Bewegungszahl berechneten Lärmkurven überschritten werden.</p>			
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p>			
	<b>F</b>	<b>Z</b>	<b>V</b>
<p><b>Zweckbestimmung:</b></p> <p>Der Flugplatz Zweisimmen ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen sowie dem Motor- und Segelflugsport, inklusive der fliegerischen Aus- und Weiterbildung für Flächenflugzeuge. Er ist Standort von Helikopterunternehmungen für Rettungs- und Arbeitsflüge. Er funktioniert zusammen mit den Flugplätzen Saanen und St. Stephan als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen.</p> <p>Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b></p> <p>Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b></p> <p>Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Areal für eine neue Helikopterbasis [1] (vgl. Anlagekarte).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>		

	F	Z	V
<p><b>Lärmbelastung:</b>                      Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b>                      Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b>                      Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.                      Die ökologische Aufwertung wird entlang der Simme auf den im Rahmen der Koordination bezeichneten Flächen realisiert. Die konkreten Massnahmen richten sich nach den bei der Umnutzung festgelegten Bestimmungen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung, Betrieb:</b>                      Der bestehende Grundsatz im Konzeptteil des SIL, wonach mit einer differenzierten Zweckbestimmung der Flugplätze auf die Dauer sicherzustellen ist, dass regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen (SIL Teil III B3-15), ist das Ergebnis der damaligen Verhandlungen. Er entspricht einem Kompromiss zwischen regionalen und wirtschaftlichen Interessen einerseits und überregionalen Interessen von Raumplanung und Umweltschutz andererseits. Nur unter diesen Bedingungen hat der Bundesrat am 18.10.2000 der Weiterführung des zivilen Betriebs auf allen drei Flugplätzen (Saanen, St. Stephan, Zweisimmen) zugestimmt. Vor diesem Hintergrund wurde die Zweckbestimmung für den Flugplatz Zweisimmen im Teil III B3 des SIL verbindlich festgesetzt, der Helikopterverkehr wurde auf den Betrieb einer Rettungsbasis beschränkt.                      Damit die Voraussetzungen für den Bau der geplanten zweiten Helikopterbasis geschaffen werden können, wird die Zweckbestimmung nun mit Arbeitsflügen für Helikopter ergänzt. Mit dieser Zweckbestimmung bleiben touristische Flüge ausgeschlossen.                      Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. Dieses Reglement wurde im Umnutzungsverfahren überprüft und gemäss Bedarf angepasst.                      Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviatischen Nutzungen. Diese sind nicht Gegenstand des SIL. Die Koordination wird durch den Flugplatzhalter sichergestellt, er ist für die Sicherheit auf dem Flugplatz verantwortlich.</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b>                      Der Flugplatzperimeter umgrenzt die für den zivilen Flugbetrieb benötigten Bauten und Anlagen: die Piste mit den Unterständen U5 bis U8 entlang der Simme, die Parzelle mit C-Büro und Hangar, den Unterstand U2 mit Zufahrt/Parkplatz, die bestehende Basis der BOHAG sowie das Areal für die neue Helikopterbasis.</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i>                      Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i>                      Flugplatzgenossenschaft Zweisimmen, Postfach 237, 3770 Zweisimmen</p>		

Die bestehende Helibasis wird durch einen Neubau ersetzt, die Plangenehmigung wurde am 2. November 2012 erteilt. Das Bauvorhaben hat eine geringfügige Anpassung des Flugplatzperimeters erforderlich gemacht.

#### **Lärmbelastung:**

Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Überprüfung der Lärmberechnung bzw. des Flugbetriebs erforderlich.

Die Lärmbelastungskurve basiert auf einer jährlichen Bewegungszahl von 5'620 (Lärmberechnung vom November 2002). Sie diene auch als Nachweis für die Lärmbelastung im Umnutzungsverfahren (Plan «Fluglärmbelastung» vom 27. Januar 2010). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Die Verkehrsleistung von jährlich 5'620 Motorflugbewegungen entspricht einer Erhöhung der Bewegungszahl um 20 % im Vergleich zum Schnitt der Jahre 1992–2001 bei gleich bleibender Flottenzusammensetzung. Diese Lärmbelastungskurve gilt als Lärmkorsett. Damit wird dem Grundsatz, dass der Flugplatz im heute (bzw. damals vor der Umnutzung) akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden bzw. die Entwicklung des Betriebs zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen darf, Rechnung getragen.

Die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz war wie eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 8 LSV zu behandeln, die Immissionsgrenzwerte sind eingehalten. Die Lärmemissionen sind im Übrigen so weit zu begrenzen als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip).

#### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisberechnungsflächen-Kataster (HBK) vom Juni 2013. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

#### **Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden.

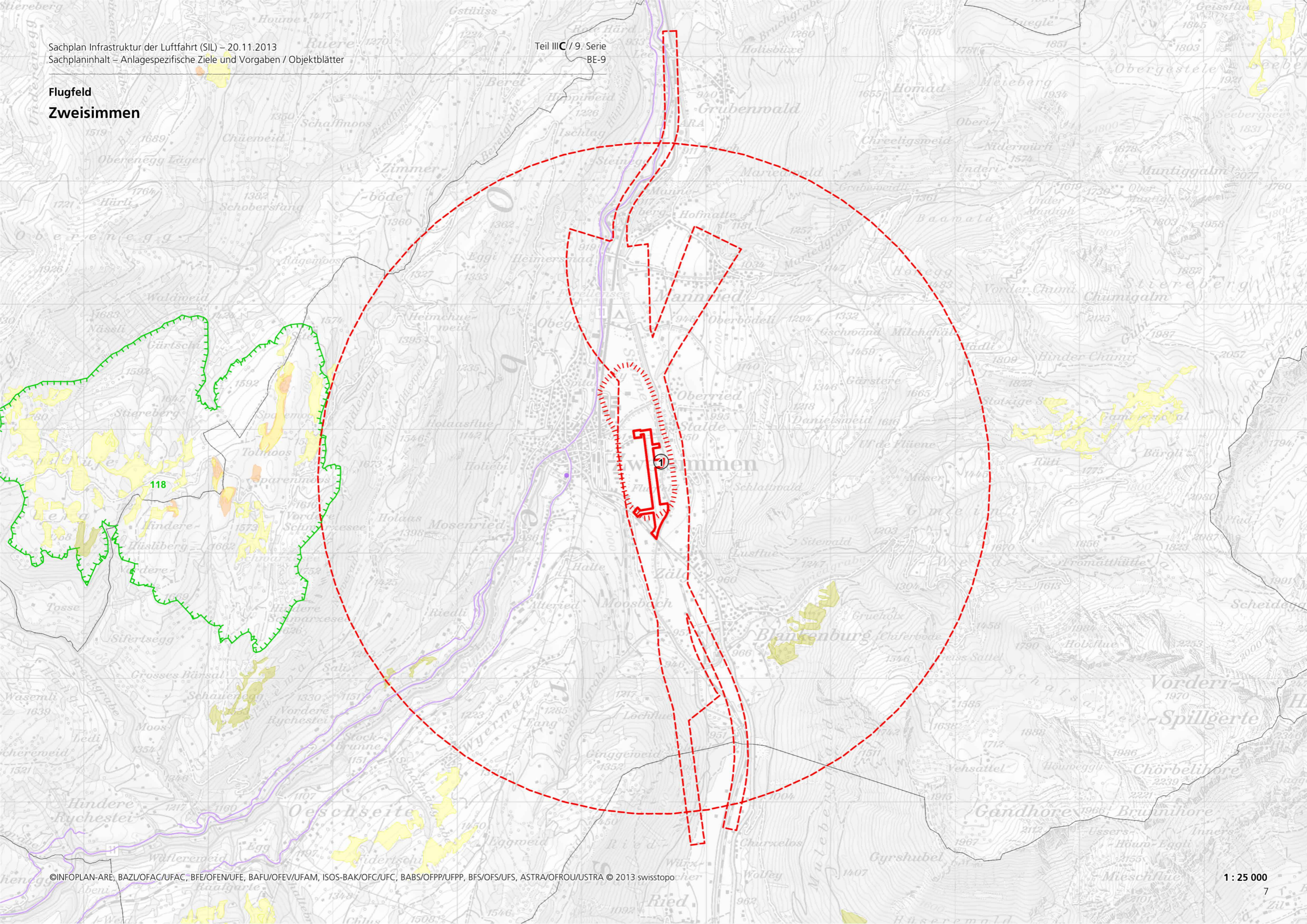
Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

<p>Die konkreten Massnahmen zum ökologischen Ausgleich wurden im Umnutzungsverfahren festgelegt. Massgebend sind der Plan «ökologische Ausgleichsflächen» vom 17. Dezember 2009 sowie die Auflagen im Entscheid zur Umnutzung.</p> <p>Der Raumbedarf der Simme gemäss Art. 21 der Wasserbauverordnung ist zu beachten. Zur Eindämmung der Hochwassergefahr ist mittelfristig die Korrektur der Simme mit einer Ausweitung des Flussbetts vorgesehen. Die Abstimmung mit dem Flugplatzperimeter und der ökologischen Ausgleichsfläche erfolgt zu gegebenem Zeitpunkt.</p> <p>Die Altlasten gemäss Verdachtsflächenkataster des VBS werden im Zusammenhang mit dem Verkauf des Flugplatzes untersucht und soweit notwendig saniert.</p> <p>Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:          Moorlandschaft                      118      Sparenmoos/Neuenberg</p>	
---	--



Flugfeld  
Zweisimmen





Anlage: **Schänis**  
 Teilnetz: Flugfeld

**SG-2**

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

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

### Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

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

### Stand der Planung und Koordination:

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

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

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

### Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

### Grundlagendokumente:

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

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

## E R L Ä U T E R U N G E N

### **Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb:**

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

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

### **Flugplatzperimeter, Infrastruktur:**

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

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

### **Lärmbelastung:**

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

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

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

## ZUSTÄNDIGE STELLE

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

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

### **Hindernisbegrenzung:**

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

### **Natur, Landschaft und Umwelt:**

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

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN	1416	Kaltbrunner Riet
BLN	1613	Speer-Churfürsten-Alvier

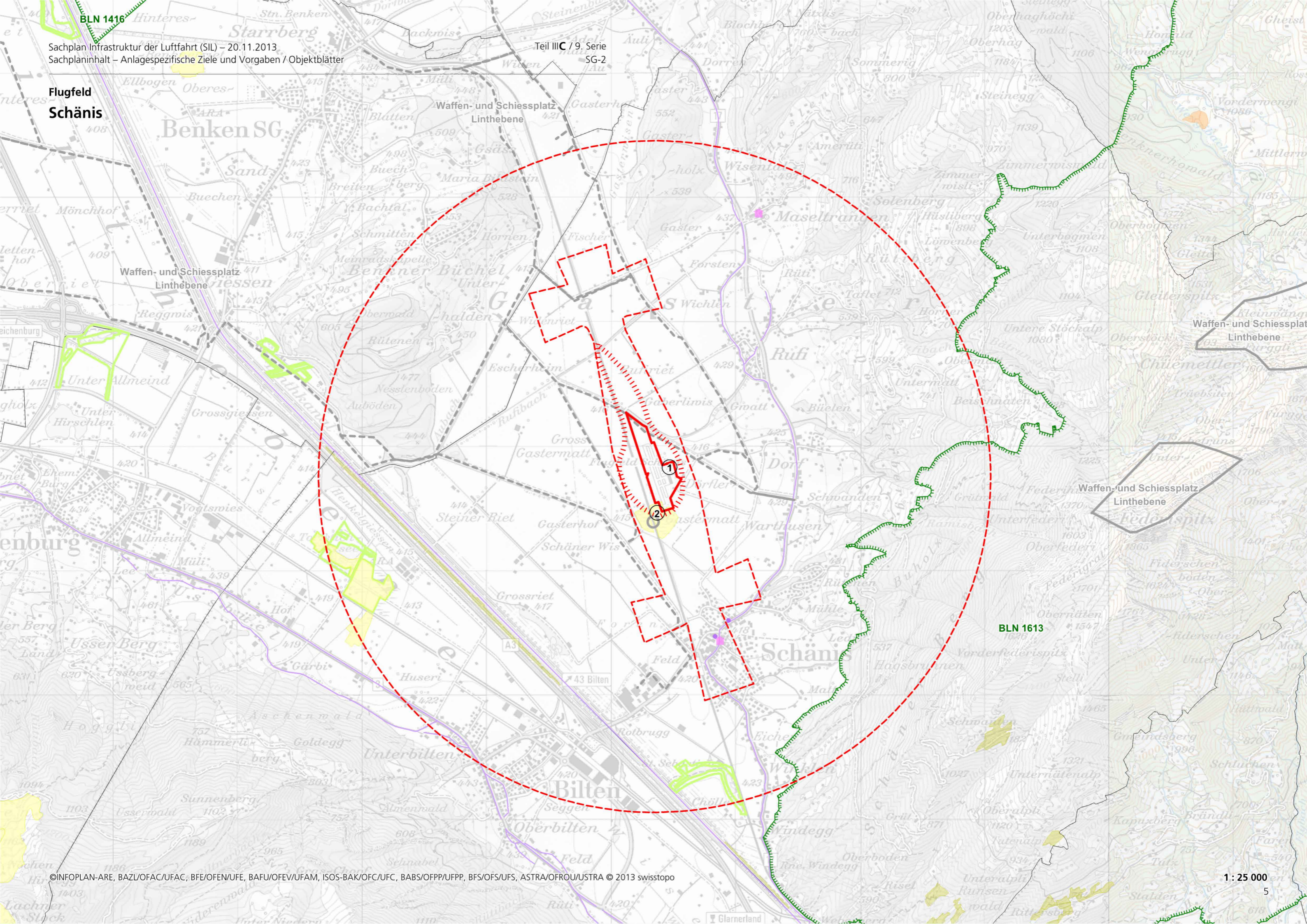
Bei der ökologischen Aufwertung auf dem Flugplatz ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen zu unterscheiden. Die Realisierung solcher Ausgleichsmassnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen.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

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

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

Fruchtfolgefleichen befinden sich innerhalb des Flugplatzperimeters keine.

## Flugfeld Schänis





Anlage: **Fricktal-Schupfart**

**AG-3**

Teilnetz: Flugfeld

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Aargau
- Perimetergemeinden: Schupfart, Wegenstetten (Projekt)
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Eiken, Frick, Gipf-Oberfrick, Hellikon, Münchwilen (AG), Obermumpf, Rothenthal, Schupfart, Stein (AG), Wegenstetten, Wittnau, Zuzgen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Schupfart, Wegenstetten
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 13'900 (2009–12)
  - max. 10 Jahre: 16'885 (2011)
  - Datenbasis LBK: 24'844 (1989)
  - Potential SIL: 30'000

### Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugfeld seit 1966 in Betrieb, dient primär dem Flugsport.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge), nicht-gewerbsmässige Flüge (Motor-, Helikopter- und Segelflug, Schulung, gelegentlich Fallschirmsport, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetrieb).

### Stand der Planung und Koordination:

*Funktion und Entwicklung* des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.

Der Flugplatz soll *keine Entlastungsfunktion* für andere Flugplätze übernehmen. Ein entsprechender Ausbau der Infrastruktur ist zur Zeit weder erwünscht noch vorgesehen.

*Infrastruktur, Perimeter und Betrieb* des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen auf die umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüche abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die verbleibenden Probleme im Zusammenhang mit den umliegenden Nutzungen sind grundsätzlich auf kantonomer Ebene zu lösen.

### Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 04.04.1996
- Betriebsreglement vom 22.01.1990
- Lärmbelastungskataster vom November 1993
- Hindernisbegrenzungskataster vom 01.02.2013
- Koordinationsprotokoll vom Juli 2001, Ergänzung vom 04.04.2013

<p>Im <i>Flugbetrieb</i> sind zur Zeit keine Änderungen vorgesehen. Zur Reduktion der Lärmbelastung und zur Verbesserung der Sicherheit im Flugbetrieb soll die Option für eine künftige Verlängerung der Graspiste auf 980 m offen gehalten werden. Ein solches Vorhaben erfordert eine Anpassung des SIL und eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz. Die betroffenen Gemeinden lehnen eine Verlängerung der Piste ab.</p> <p><i>Ungenutzte Flächen</i> auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt <i>ökologisch aufgewertet</i> werden (gemäss Landschaftskonzept Schweiz).</p>			
F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
<p><b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz Fricktal-Schupfart ist ein privates Flugfeld. Er dient im wesentlichen dem Flugsport und der fliegerischen Ausbildung. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (Bereich Geschäfts-, Tourismus- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt. Der Flugplatz übernimmt keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze. Ein entsprechender Ausbau der Infrastruktur wird nicht angestrebt.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. 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). Mit dem Ziel der Reduktion der Lärmbelastung und der Verbesserung der Sicherheit im Flugbetrieb ist die Option für eine künftige Verlängerung der Graspiste auf 980 m offen zu halten.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal 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 weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li></li> <li>•</li> </ul>

## ERLÄUTERUNGEN

### **Flugplatzperimeter, Infrastruktur:**

Der Flugplatzperimeter entspricht der Abgrenzung der Flugplatzzone der Gemeinde Schupfart.

Die Sanierung der Entwässerung des Flugplatzes erfordert den Neubau eines Retentionsfilterbeckens. Die Plangenehmigung wurde am 14. Juni 2013 erteilt. Das Bauvorhaben hat eine geringfügige Erweiterung des Flugplatzperimeters erforderlich gemacht.

Mit der als Vororientierung festgelegten Erweiterung des Perimeters für die Verlängerung der Graspiste auf 980 m soll kein Präjudiz für die Realisierung des Projekts geschaffen, sondern die Koordination der räumlichen Nutzungsansprüche behördenverbindlich sichergestellt werden. Ein solches Vorhaben erfordert ein Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz mit Überprüfung von Betriebsreglement, Lärm- und Hindernisbegrenzungskataster. Dabei wären die Auswirkungen auf die umgebenden Nutzungen und Schutzziele im Detail zu prüfen und entsprechende Massnahmen festzulegen.

Die Auswirkungen einer Verlängerung der Graspiste sind in der Machbarkeitsanalyse vom 25.9.2000 dargelegt. Zu erwarten wären demnach eine Verringerung der Lärmbelastung in der Gemeinde Schupfart und eine Verbesserung der Sicherheit im Flugbetrieb. Auf Fauna und Flora dürfte das Projekt keinen wesentlichen Einfluss haben, sich aber auf das Landschaftsbild auswirken. Zudem würde eine Fruchtfolgefläche beansprucht.

Das Vorhaben wurde in der Region intensiv diskutiert. Die betroffenen Gemeinden anerkennen zwar die betrieblichen Vorteile einer Pistenverlängerung, lehnen sie angesichts der breiten Opposition in der Bevölkerung aber ab.

### **Lärmbelastung:**

Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Neuberechnung erforderlich.

Das Gebiet mit Lärmbelastung entspricht dem Lärmbelastungskataster 1993. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Eine Anpassung des LBK entsprechend dem Potential SIL steht zur Zeit nicht zur Diskussion.

### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom Februar 2013. In der Karte sind die Umrissse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

## ZUSTÄNDIGE STELLE

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

*Flugplatzhalter:*  
 Aero-Club der Schweiz,  
 Regionalverband Fricktal,  
 Flugplatz  
 4325 Schupfart

**Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden. In beiden Fällen sind konkrete Massnahmen Gegenstand einer Genehmigung nach Luftfahrtrecht oder einer Bewilligung nach kantonalem Recht. Die Realisierung wird in privatrechtlichen Verträgen geregelt.

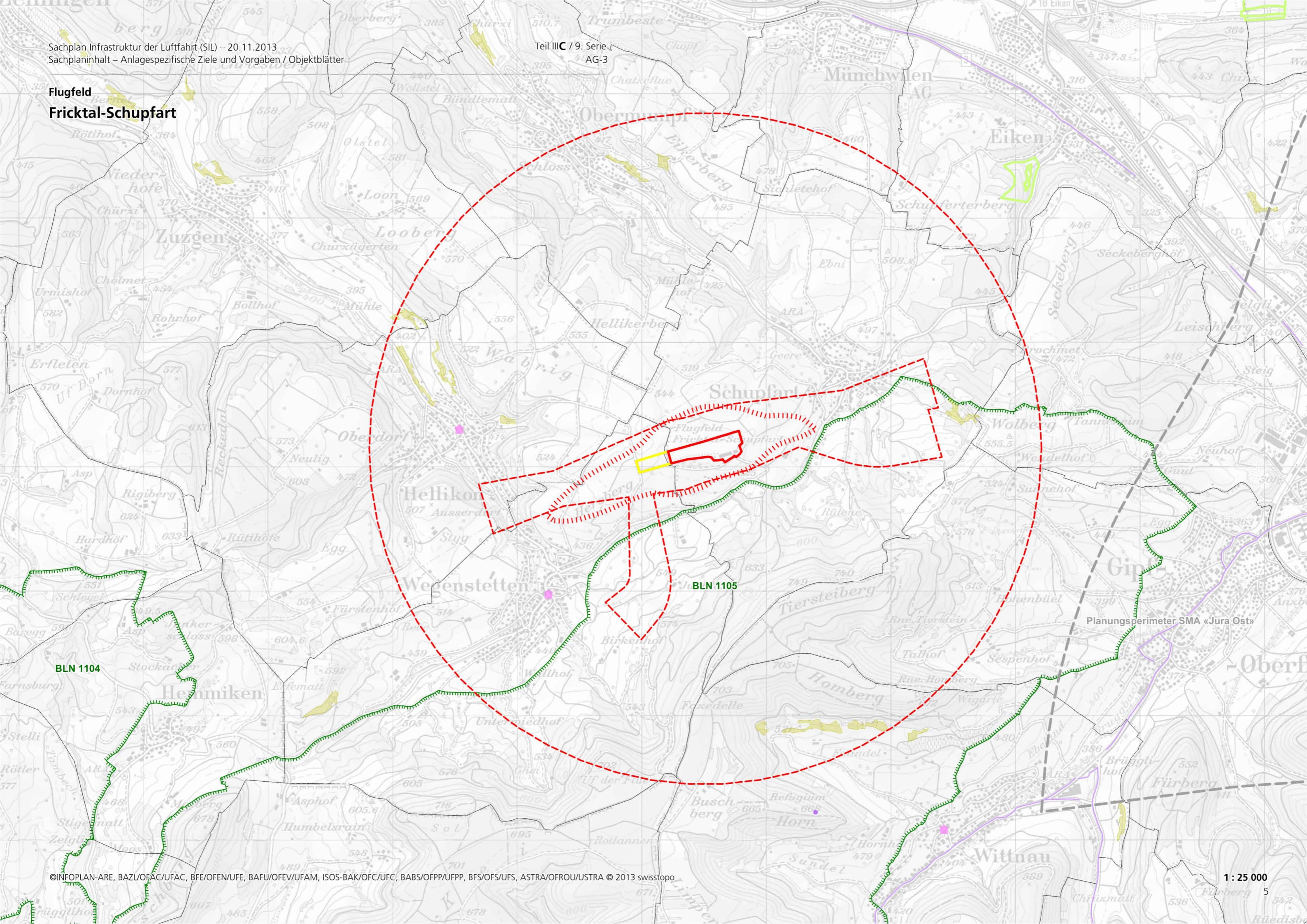
Die projektunabhängigen Massnahmen sollen primär auf freiwilliger Basis getroffen werden.

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

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1104	Tafeljura nördlich Gelterkinden
	1105	Baselbieter und Fricktaler Tafeljura

Flugfeld  
Fricktal-Schupfart





Impianto: **Lodrino**  
Rete parziale: Campi d'aviazione

**TI-3**

## S I T U A Z I O N E

### Informazioni generali e dati tecnici:

- Cantone d'ubicazione: Ticino
- Comune del perimetro dell'impianto: Lodrino
- Comuni toccati da limitazioni degli ostacoli: Claro, Cresciano, Lodrino, Moleno, Osogna, Preonzo
- Comuni toccati da esposizione al rumore: Cresciano, Lodrino, Moleno, Osogna
- Prestazioni di traffico eliporto:
  - Ø 4 anni (2008–11): 1'575
  - max. 10 anni (2007): 1'742
  - base di dati CR: 1'800
- Aerodromo militare:
  - base di dati CR: 9'800
- previsioni campo d'aviazione: 9'000 movimenti (5'500 aerei di cui 1'500 aerei militari, 3'500 elicotteri di cui 700 elicotteri militari)

### Scopo dell'impianto, funzione nella rete:

A Lodrino vi sono due impianti aeronautici: un ex aerodromo militare per l'esercizio di elicotteri e aerei e un campo d'aviazione civile riservato all'esercizio di elicotteri, operativo dal 1993. Nel 2006 le Forze aeree hanno interrotto il loro esercizio e da allora la RUAG, istituita nel 1998 a seguito della privatizzazione delle imprese di produzione militari, utilizza l'impianto militare come aerodromo aziendale. Nel 1993, nella parte sud-occidentale del campo d'aviazione militare, è stato allestito l'eliporto civile, che serve da base per i voli di trasporto e di lavoro.

Il Consiglio federale ha acquisito il campo d'aviazione civile destinato all'esercizio di elicotteri di Lodrino nella parte concettuale del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) del 2000 come parte della rete di eliporti.

### Rinvii:

Rete parziale campi d'aviazione III – B4

### Documenti di base:

#### Esercizio civile:

- Autorizzazione d'esercizio dell'11.6.1993 (eliporto)
- Regolamento d'esercizio giugno 1993 (eliporto)
- Catasto dei rumori giugno 2000 (eliporto)
- Catasto dei rumori giugno 2001 (aerodromo militare)
- Piano delle zone di sicurezza militare del dicembre 1994 (aerodromo militare)
- Verbale di coordinazione ottobre 2012

#### Esercente militare:

Piano settoriale militare (PSM; stato 24.11.2000): aerodromo militare per aerei a elica ed elicotteri.

### **Stato della coordinazione:**

*L'ex aerodromo militare e il campo d'aviazione destinato all'esercizio di elicotteri* verranno riuniti in un impianto unico costituito da un campo d'aviazione civile per aerei ed elicotteri. Ciò permette un migliore coordinamento delle attività di volo e una chiara attribuzione della responsabilità sulle relative operazioni.

*La funzione e lo sviluppo dell'aerodromo* sono coordinati con la politica cantonale in materia di infrastruttura aeronautica (PCIA), adottata dal Consiglio di Stato nell'ottobre del 2006 e ripresa nel piano direttore cantonale. Pertanto l'attività della RUAG riveste una notevole importanza a livello economico per la regione e deve poter rimanere a Lodrino.

L'impianto deve svolgere in primo luogo la funzione di aerodromo aziendale per voli legati alla manutenzione e allo sviluppo di aeromobili come pure di elibase per voli di trasporto e di lavoro. Inoltre esso può servire anche per la formazione e il perfezionamento professionale di piloti dell'aviazione civile e militare. In futuro si prevedono ca. 9'000 movimenti all'anno (di cui 3'500 con elicotteri).

*L'esercizio, il perimetro e l'infrastruttura dell'aerodromo* sono essenzialmente armonizzati con le esigenze di utilizzazione e gli obiettivi di protezione del luogo (cfr. verbale di coordinazione). Inoltre l'esercizio di volo previsto non comporta alcun superamento dei valori limite di esposizione al rumore secondo l'ordinanza contro l'inquinamento fonico.

L'opzione *di un prolungamento della pista* di circa 120 m verso sud rimane valida. Poiché non è ancora oggetto di coordinamento, il progetto funge solo da informazione preliminare.

L'infrastruttura militare deve essere trasferita in un campo d'aviazione civile mediante una *procedura di cambiamento d'uso* secondo il diritto aeronautico. Nell'ambito della stessa procedura i due impianti devono essere riuniti in un impianto unico, di cui deve ancora essere istituito l'esercente dell'aerodromo.

Tale cambiamento d'uso richiede *un adeguamento della parte concettuale del PSIA* e del Piano settoriale militare:

- l'eliporto di Lodrino è cancellato dalla rete parziale degli eliporti (PSIA parte III B5);
- il campo d'aviazione di Lodrino è inserito nella rete dei campi d'aviazione (PSIA parte III B4);
- l'aerodromo di Lodrino deve essere cancellato dal Piano settoriale militare.

Il DDPS ha intenzione di vendere l'aerodromo.

D E C I S I O N I	D	R	I
<p><b>Funzione dell'impianto:</b> L'aerodromo di Lodrino è un campo d'aviazione civile privato. Esso svolge in primo luogo la funzione di aerodromo aziendale per voli legati alla manutenzione e allo sviluppo di aeromobili come pure da elibase per voli di trasporto e di lavoro. Nella misura delle restanti capacità può inoltre servire anche per la formazione e il perfezionamento professionale di piloti dell'aviazione civile e militare come pure altri voli a scopo commerciale e non.</p> <p><b>Condizioni quadro d'esercizio:</b> L'ex aerodromo militare e l'attuale eliporto civile verranno riuniti in un impianto unico mediante una procedura di cambiamento d'uso. Per la gestione dell'impianto deve essere istituito un esercente d'aerodromo.</p> <p>Le attività di volo sull'aerodromo aziendale dipendono dalle esigenze delle imprese locali. I voli di elicotteri continueranno a svolgersi secondo le attuali condizioni.</p> <p>L'esercizio di volo è disciplinato in un regolamento d'esercizio, che è approvato nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso.</p> <p>Al fine di ridurre l'impatto ambientale, l'esercente dell'aerodromo, in virtù del principio di prevenzione, adotta i provvedimenti possibili dal punto di vista dell'esercizio e vigila sul rispetto delle prescrizioni.</p> <p><b>Perimetro dell'aerodromo:</b> Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio necessario per gli impianti aviatori, compreso il settore per le opere edili e le superfici d'esercizio (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto).</p> <p>In linea di massima i progetti di costruzioni devono concentrarsi nelle zone già edificate.</p> <p>Il settore nord-occidentale dell'aerodromo [1] serve alla formazione di piloti d'elicotteri (voli stazionari). In tale settore non è ammessa la costruzione di impianti aeronautici.</p> <p>Il prolungamento della pista verso sud è un'opzione fondamentale per il futuro [2]. Il coordinamento con la pianificazione del territorio deve ancora avere luogo.</p> <p><b>Esposizione al rumore:</b> La zona esposta al rumore limita il margine di sviluppo dell'esercizio di volo (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Il Cantone e i Comuni ne tengono conto nei loro piani direttori e di utilizzazione.</p> <p>In caso di allungamento della pista, va adeguata la zona esposta al rumore.</p> <p>La determinazione dell'inquinamento fonico ammesso ai sensi dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) avviene nel quadro della procedura di approvazione relativa al regolamento d'esercizio. Esso e da fissare nel catasto dei rumori.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> </ul>

<p><b>Limitazione degli ostacoli:</b> La zona con limitazione degli ostacoli mostra dove devono essere coordinati l'esercizio di volo e l'utilizzazione del suolo in merito alla limitazione in altezza (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Sono determinanti le superfici di limitazione degli ostacoli contenute nel relativo catasto. Il catasto entra in vigore nel quadro della procedura di cambiamento d'uso. In caso di allungamento della pista, il catasto va adeguato.</p> <p><b>Protezione della natura e del paesaggio:</b> Le superfici non utilizzate per l'aviazione nelle aree dell'aerodromo sono da rivalutare quali superfici di compensazione ecologica nel rispetto delle esigenze aeronautiche (norme di sicurezza, esigenze di ampliamento). Vanno tenuti in considerazione gli interessi connessi all'utilizzazione agricola. L'esercente verifica queste possibilità e stabilisce le misure, d'intesa con il Comune e i servizi federali e cantonali competenti. Le misure sono rese vincolanti nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso.</p>	<p><b>D</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>R</b></p>	<p><b>I</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>
<p>S P I E G A Z I O N I</p> <p><b>Funzione, esercizio:</b> Al momento dell'adozione della parte concettuale del PSIA nel 2000 l'ulteriore utilizzazione dell'aerodromo militare di Lodrino da parte delle Forze aeree non era messa in forse. La rinuncia di queste ultime all'impianto è sopraggiunta solamente con il Concetto relativo agli stazionamenti dell'esercito del 1° giugno 2005. Anche dopo il ritiro delle Forze aeree devono proseguire le attività di manutenzione della RUAG e questo per motivi regionali ed economici. A questo scopo è necessario il mantenimento della pista.</p> <p><b>Condizioni quadro d'esercizio:</b> Insieme a Locarno l'aerodromo di Lodrino è un'importante base per la formazione dei piloti militari e degli esploratori paracadutisti. Nella misura del possibile queste attività devono poter proseguire. Tuttavia in futuro la priorità viene data chiaramente all'utilizzazione dell'impianto come aerodromo aziendale per la RUAG e altre imprese di trasporti aerei. Nel quadro dei limiti fissati nella scheda di coordinamento, questa utilizzazione può essere ampliata e sviluppata a seconda delle necessità. Per quanto consentito dalle capacità, l'aerodromo può essere utilizzato, in misura limitata, anche per altri voli del traffico commerciale e non commerciale. Parallelamente deve essere mantenuta l'elibase. È necessario istituire un esercente dell'aerodromo per l'esercizio del «nuovo» aerodromo di Lodrino. Per ragioni operative e affinché tutte le competenze possano essere disciplinate in maniera chiara, l'aerodromo militare e l'eliporto vengono riuniti in un solo impianto, ovvero un campo d'aviazione per aerei ed elicotteri. Inoltre l'infrastruttura militare deve essere trasferita al campo d'aviazione civile.</p>	<p><b>ENTI COMPETENTI</b></p> <p><i>Ufficio federale competente per l'esercizio civile:</i> Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), 3003 Berna</p> <p><i>Esercente civile:</i> gestori fino ad ora: RUAG (aerodromo militare), Heli TV (eliporto)</p> <p>Esercente futuro: deve ancora essere istituito</p>		

La riunione dei due impianti e il trasferimento dell'infrastruttura militare in un campo d'aviazione civile avvengono mediante una procedura, la cosiddetta procedura di cambiamento d'uso. Il futuro esercente è responsabile dell'avvio delle necessarie procedure di approvazione secondo il diritto aeronautico.

L'approvazione del regolamento d'esercizio che disciplina l'intero esercizio di volo (aerodromo aziendale, elibase) rientra nella procedura di cambiamento d'uso.

#### **Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura:**

Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio necessario per gli impianti, che comprendono una pista con rivestimento duro, un sistema di rullaggio, superfici per l'atterraggio di elicotteri, superfici per l'esercizio e per opere edili nonché un settore per i voli stazionari. Su quest'ultimo non è consentito costruire.

All'interno del perimetro dell'aerodromo vi sono delle superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC). Su tali superfici è consentito costruire opere edili nuove o sostitutive soltanto se si dimostra che non è possibile l'ubicazione al di fuori delle SAC. Le SAC utilizzate devono essere compensate conformemente alle direttive cantonali.

Finora la necessità del prolungamento della pista verso sud – innanzitutto per ragioni di sicurezza – non è ancora stata sufficientemente comprovata. Pertanto la parte del perimetro dell'aerodromo prevista a tale scopo non può ancora essere definita dato acquisito. Per fare ciò occorre un coordinamento con la pianificazione del territorio.

Il perimetro dell'aerodromo si sovrappone all'utilizzazione secondo i piani di utilizzazione dei Comuni e deve pertanto essere introdotto come indicazione in questi ultimi. Gli impianti aeronautici hanno la priorità all'interno del perimetro dell'aerodromo.

Aiuti alla navigazione, impianti d'illuminazione e strutture legate alla sicurezza possono essere installati al di fuori del perimetro dell'aerodromo, se ragioni tecniche lo richiedono.

Con il cambiamento d'uso tutti gli impianti militari sono sottoposti a verifica per accertare se sono conformi ai requisiti vigenti (OACI, norme ambientali, pompieri, sicurezza del lavoro, ecc.). Se del caso, devono essere effettuati i necessari adeguamenti.

#### **Esposizione al rumore:**

La zona esposta al rumore definisce il futuro sviluppo dell'esercizio. Il calcolo delle curve del rumore si basa su 9'000 movimenti (5'500 aerei, di cui 1'500 aerei militari e 3'500 elicotteri, di cui 700 elicotteri militari), sulla composizione della flotta e sulle traiettorie. I movimenti militari sono equiparati a quelli civili. Viene rappresentata la curva relativa al valore di pianificazione del grado di sensibilità II (VP GS II). Questa curva rappresenta anche le restanti curve del rumore (VP GS III e IV, valori limite d'immissione e valori d'allarme GS II-IV).

Con il cambiamento d'uso dell'aerodromo sono stabilite le immissioni foniche ammesse in virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF). Tali immissioni non possono superare la zona esposta al rumore definita nella scheda di coordinamento. Il catasto dei rumori deve in seguito essere adeguato alle nuove condizioni.

La riunione dei due aerodromi ha come conseguenza che il nuovo aerodromo è considerato «nuovo impianto» ai sensi della legislazione ambientale. Per quanto concerne il rumore, il nuovo impianto deve rispettare i valori di pianificazione più severi. La relativa valutazione avviene nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso. Non sono da attendersi conflitti con le utilizzazioni circostanti.

#### **Limitazione degli ostacoli:**

La zona con limitazione degli ostacoli corrisponde alla delimitazione della superficie di limitazione degli ostacoli per l'esercizio civile secondo le norme vigenti. Nella rappresentazione grafica sono indicati i contorni delle superfici di avvicinamento e di decollo nonché i piani orizzontali.

Queste superfici sono definite nel catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli, nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso. Il Cantone e i Comuni tengono conto del catasto nei loro piani di utilizzazione.

In caso di allungamento della pista, il catasto va adeguato.

#### **Protezione della natura e del paesaggio, ambiente:**

Indicazioni relative alle zone protette contrassegnate da numeri nella rappresentazione grafica:

Zona golenale: 365 Ruscada

La realizzazione di misure di valorizzazione ecologica deve tenere conto delle possibilità naturali, paesaggistiche e gestionali. Il valore di riferimento su cui basarsi è il 12 per cento della superficie dell'aerodromo. Le misure di valorizzazione devono essere realizzate innanzitutto all'interno del perimetro. Laddove risulta opportuno possono essere prese in considerazione anche misure al di fuori del perimetro.

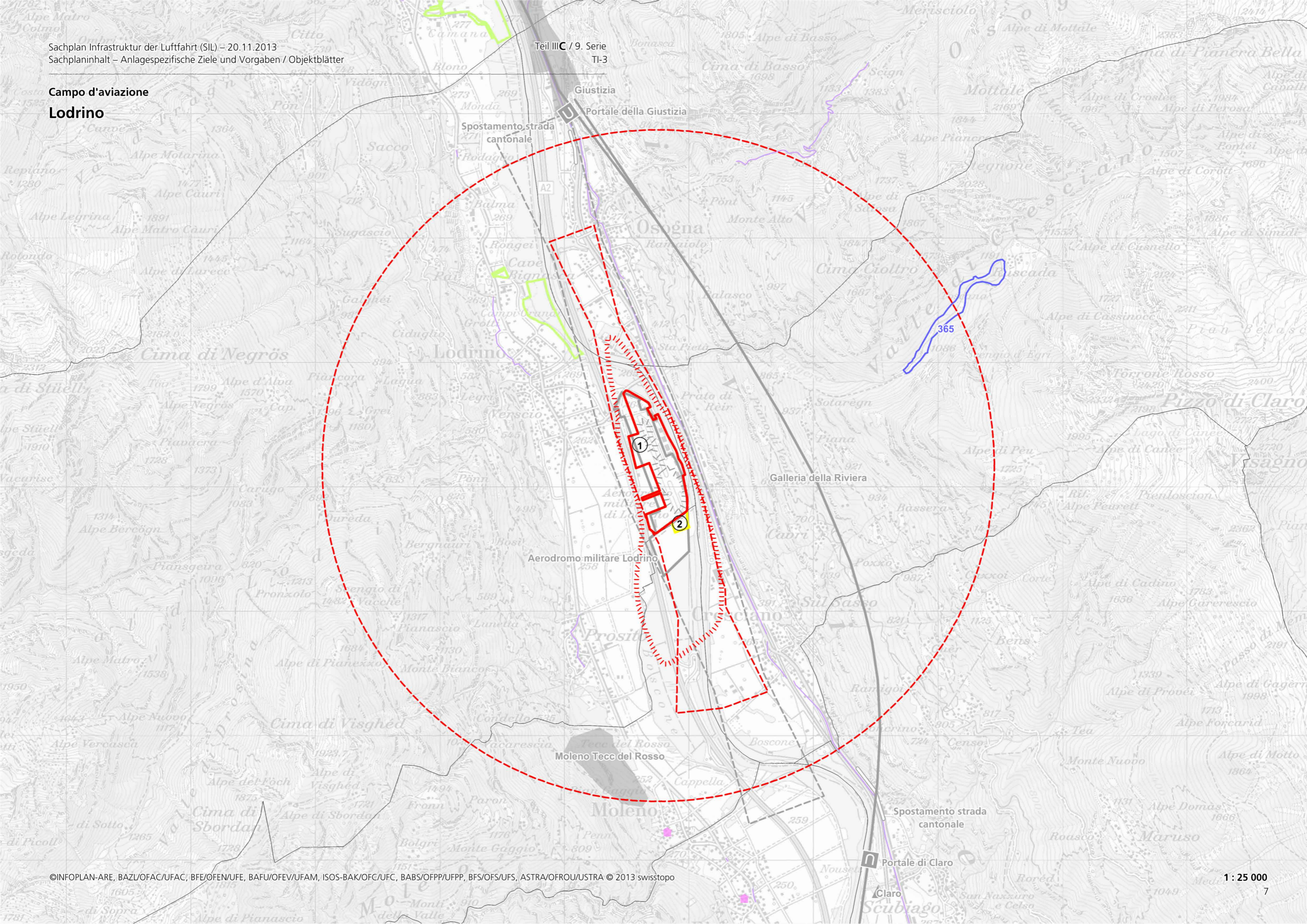
Secondo la Concezione «Paesaggio svizzero» CPS (obiettivo 4C), nella fase di liquidazione degli ex aerodromi militari occorre tenere conto dei fattori ambientali e promuovere la valorizzazione ecologica.

Nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso l'esercente indica in che forma e con quali mezzi intende realizzare la valorizzazione ecologica (estensione e posizione delle superfici, tipo di gestione, garanzia giuridica). Nelle trattative con i futuri proprietari di fondi, il DDPS prende in considerazione le misure di compensazione ecologica e, se necessario, ne garantisce l'attuazione inserendo una servitù nel registro fondiario. I servizi competenti della Confederazione hanno elaborato alcune raccomandazioni concernenti la compensazione ecologica negli aerodromi con esempi tratti dalla prassi e che possono servire da strumento ausiliario (UFAC/UFAP 2004). Occorre tenere conto delle esigenze di spazio del fiume Ticino e di eventuali misure di rivitalizzazione previste dal Cantone.

All'interno del perimetro dell'aerodromo esistono superfici per l'avvicinamento delle colture (SAC). Su queste superfici non sono previste opere edili, ad eccezione del settore destinato al possibile allungamento della pista. Se è necessario utilizzare tali superfici, occorre procedere a una ponderazione degli interessi conformemente ai requisiti federali fissati nella Guida del 2006. Le superfici per l'avvicinamento delle colture utilizzate devono essere compensate conformemente alle direttive cantonali.

Campo d'aviazione  
Lodrino

Teil III C / 9. Serie  
TI-3





# Legende/Légende/Leggenda

## Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter  
périmètre d'aérodrome  
perimetro dell'aerodromo

Gebiet mit Hindernisbegrenzung  
territoire avec limitation d'obstacles  
aera con limitazione degli ostacoli

Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II)\*  
territoire exposé au bruit (VP DS II)\*  
aera con esposizione al rumore (VP GS II)\*

Festsetzung  
coordination réglée  
dato acquisito

Zwischenergebnis  
coordination en cours  
risultato intermedio

Vororientierung  
information préalable  
informazione preliminare



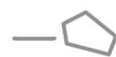
\* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax. Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports. In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax.

## Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1

...

## Inhalte anderer Sachpläne Contenus d'autres plans sectoriels Contenuti degli altri piani settoriali



Waffen- und Schiessplätze  
places d'armes et de tir  
piazze d'armi e di tiro



Militärflugplätze  
aérodromes militaires  
aerodromi militari



Infrastruktur Schiene (Projekte)  
infrastructure rail (projets)  
infrastruttura ferroviaria (progetti)

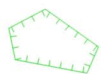


Übertragungsleitungen (Projekte)  
lignes de transport d'électricité (projets)  
elettrorodotti (progetti)

## Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale



BLN-Objekt  
objet IFP  
oggetto IFP



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



Gletschervorfeld/Aue  
zone alluviale  
zona golenale



Wasser- und Zugvogelreservat  
réserve d'oiseaux d'eau et de migration  
riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori



Jagdbanngebiet  
district franc  
bandita



Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone  
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique  
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica



Kulturgut  
bien culturel  
bene culturale



ISOS-Objekt  
objet ISOS  
oggetto ISOS



Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung  
voie de communication historique d'importance nationale  
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale

## Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze  
frontière nationale  
confine nazionale



Kantonsgrenze  
limite de canton  
confine cantonale



Gemeindegrenze  
limite de commune  
confine comunale



## 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 der im SIL festgelegten Hindernisbegrenzung betroffen ist. Die Hindernisbegrenzung entspricht bei konzessionierten Flugplätzen der äusseren Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss Sicherheitszonenplan, bei Flugfeldern der äusseren Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss Hindernisbegrenzungskataster (beschränkt auf eine Höhe von 60 m über Grund).	
<b>Gemeinden mit Lärmbelastung</b>	Gemeinden, deren Gebiet von der im SIL festgelegten Lärmbelastungskurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (gemäss Lärmschutzverordnung; LSV) betroffen ist.	
<b>Verkehrsleistung</b>	durchschnittliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen der letzten vier Jahre.	
<b>- Ø 4 Jahre</b>		
<b>- max. 10 Jahre</b>	grösste Zahl der jährlichen Flugbewegungen in den letzten 10 Jahren (mit Betriebsjahr).	
<b>- Datenbasis LBK</b>	Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit Angabe des Referenzjahres, auf deren Basis der geltende Lärmbelastungskataster (LBK) berechnet wurde.	
<b>- Potential 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 Lärmbelastungskurve.	
<b>Festlegungen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Festsetzungen</li><li>• Zwischenergebnisse</li><li>• Vororientierungen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>F</li><li>Z</li><li>V</li></ul>

## **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.

## **Konzeptionelle Ziele und Vorgaben**

Anpassung Teil III B5 – Heliports:  
Entlassung Heliport Lodrino (TI) aus dem Teilnetz

Anpassung Teil III B4 – Flugfelder:  
Aufnahme Flugplatz Lodrino (TI) ins Teilnetz



## **SIL – Konzeptionelle Ziele und Vorgaben**

### **Anpassung Teil III B5 – Heliports: Entlassung Heliport Lodrino (TI) aus dem Teilnetz**

### **Anpassung Teil III B4 – Flugfelder: Aufnahme Flugplatz Lodrino (TI) ins Teilnetz**

Im Konzeptteil des SIL vom 18. Oktober 2000 (Teil III B5) ist das Helikopterflugfeld Lodrino (TI) als Luftfahrtanlage festgesetzt.

Der ehemalige Militärflugplatz Lodrino ist im Teil III B3 als Militärflugplatz aufgeführt, der nur in einem geringen Ausmass zivil mitbenützt wird (Grundsatz 6). 2006 stellte die Luftwaffe ihren Betrieb ein. Die RUAG Holding AG hat ihre Werk- und Kundenflüge seither weitergeführt. Sie will auch in Zukunft am Standort Lodrino festhalten.

Der bestehende Heliport und der von der RUAG genutzte ehemalige Militärflugplatz sollen nun zusammengelegt und als privates Flugfeld weitergenutzt werden. Die ehemaligen Militärflugplatzanlagen müssen zudem in einem Umnutzungsverfahren in eine zivilaviatische Nutzung überführt werden.

Diese Zusammenlegung bedingt folgende Anpassungen im Konzeptteil des SIL vom 18. Oktober 2000:

- Der Heliport Lodrino (TI) wird aus dem Teilnetz der Heliports (Teil III B5) gestrichen.
- Der Flugplatz Lodrino (TI) wird neu ins Teilnetz der Flugfelder (Teil III B4) aufgenommen.
- Die Karten zum Gesamt- und zu den Teilnetzen werden entsprechend angepasst (vgl. Rückseite).

Auf eine gleichzeitige Anpassung des Teils III B3 (Zivil mitbenützte Militärflugplätze) wird verzichtet. Dieser Teil wird im Zuge der anstehenden Gesamtrevision des Konzeptteils integral anzupassen sein.

# Zivilflugplätze: Anpassung Teilnetz Heliports (Teil III B5)

Stand: 20.11.2013



Stand: 20.11.2013

Stand: 20.11.2013





## **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 III C). Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Objektteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen und in Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen zu erarbeiten.

Die acht bisherigen Objektblattserien mit insgesamt 41 Anlagen (davon 10 Regionalflugplätze, 2 zivil mitbenützte Militärflugplätze, 27 Flugfelder und 2 Helikopterflugfelder) verabschiedete der Bundesrat am 30. Januar 2002 (1. Serie), am 14. Mai 2003 (2. Serie), am 18. August 2004 (3. Serie), am 2. November 2005 (4. Serie), am 7. Dezember 2007 (5. Serie), am 1. Juli 2009 (6. Serie), am 6. Juli 2011 (7. Serie) und am 4. Juli 2012 (8. Serie). Zudem verabschiedete er die Objektblätter für die Landesflughäfen Basel-Mulhouse und Zürich am 15. Mai bzw. am 26. Juni 2013.

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.

Die vorliegende neunte Serie enthält die Objektblätter für die Flugfelder Winterthur (ZH), Schänis (SG) und Lodrino (TI) sowie eine Fortschreibung der Objektblätter für die Flugfelder Zweisimmen (BE) und Fricktal-Schupfart (AG).

Der bisherige Heliport Lodrino wird neu mit dem ehemaligen Militärflugplatz zusammengelegt und als privates Flugfeld weitergeführt. Im Konzeptteil werden die Teilnetze der Heliports und der Flugfelder entsprechend angepasst.

## 2 Planungsablauf und Zusammenarbeit

Grundlage für die Erarbeitung der neuen Objektblätter (Winterthur, Schänis, Lodrino) war das im Konzeptteil des SIL verlangte Koordinationsprotokoll zur räumlichen Abstimmung (Teil III A-3). Dieses Protokoll hält die Ergebnisse der Zusammenarbeit zwischen den jeweils beteiligten Planungsträgern fest:

- zuständige Bundesstellen
  - Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL, Federführung)
  - Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
  - Bundesamt für Umwelt (BAFU)
  - Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)
- zuständige Stellen der betroffenen Kantone (in der Regel die Raumplanungsfachstelle)
- betroffene Gemeinden
- Anlagebetreiber (Flugplatzhalter)

Zu diesen Objektblättern wurde von März bis Mai 2013, nach einer ersten Konsultation der betroffenen Bundesstellen, die Anhörung der betroffenen Kantone und Gemeinden durchgeführt. Die Kantone prüften, ob die vorliegenden Objektblätter mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Richtplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen. Gleichzeitig fand eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung statt. Die Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung sowie die Art der Berücksichtigung sind nachfolgend zusammengestellt.

Die Fortschreibung der bestehenden Objektblätter (Zweisimmen, Fricktal-Schupfart) beinhaltet im Wesentlichen eine geringfügige Anpassung des Flugplatzperimeters, die mit einer Plangenehmigung für eine Flugplatzanlage einherging, sowie eine Anpassung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung an den kürzlich in Kraft gesetzten neuen Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster. Sie wurde mit den betroffenen Stellen im Rahmen dieser Verfahren koordiniert. Kantone und Gemeinden konnten sich im September 2013 noch einmal dazu äussern. Sie sind mit der Fortschreibung der Objektblätter einverstanden.

In der anschliessenden zweiten Ämterkonsultation vom September 2013 prüften die Bundesstellen, ob die Objektblätter 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.

### 3 Berücksichtigung der Anträge

#### 3.1 Objektblatt Winterthur (ZH)

##### 3.1.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>ASTRA Bundesamt für Strassen</b>		
Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung tangiert die Nationalstrasse.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung hat keinen Einfluss auf den Unterhalt und den Betrieb der Nationalstrasse.
<b>BAK Bundesamt für Kultur</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BAV Bundesamt für Verkehr</b>		
1 Gebiet mit Hindernisbegrenzung überlagert bestehende oder geplante Infrastrukturen von Eisenbahn-Unternehmungen. Fahrleitungen und Übertragungsleitungen können Höhen von 50m und mehr ab gewachsenem Terrain aufweisen.	-	Die Abstimmung zwischen Bahninfrastruktur und Hindernisbegrenzung auf Flugplätzen erfolgt auf Projektstufe. Grundlage ist der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK). Mit dem SIL besteht kein Konflikt.
2 Vorschlag: differenzierte Darstellung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung für An- und Abflüge und für Notfälle (Horizontalebene); Beschrieb der Auswirkungen beider Gebiete.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung im SIL weist lediglich auf den HBK hin. Hindernisse sind einzelfallweise auf der Grundlage dieses HBK zu beurteilen. Generelle Aussagen zu den Auswirkungen der einzelnen Flächen können nicht gemacht werden, eine differenzierte Darstellung erübrigt sich.
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BFS Bundesamt für Statistik</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BWL Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EPA Eidgenössisches Personalamt</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport</b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b>Schweizerische Bundesbahnen SBB</b>		
keine Bemerkungen	-	-

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

### 3.1.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton Zürich (Regierungsrat)</b>		
1 Im Objektblatt ist die Einhaltung der Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen des BUWAL aufzunehmen.	-	Ist Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens.
2 Es ist darauf zu achten, dass die Abstimmung zwischen dem Hochwasserrückhaltebecken Hegmatten und dem Flugplatz weitergeführt wird.	-	Die fortwährende Abstimmung ist vorgesehen.
3 Mit ausgehobenem Boden ist so umzugehen, dass er wieder als Boden verwendet werden kann.	-	Ist Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens.
4 Natur- und Landschaftsschutz: - Ergänzung, wonach die vorzusehenden Massnahmen für den ökologischen Ausgleich und Ersatz auf die übergeordneten kantonalen Naturschutzkonzepte abzustimmen seien. - Für den Unterhalt der Anlagen sind Maschinen und Geräte einzusetzen, die dem jeweils neuesten Stand der Technik entsprechen.	Festlegungen zu Natur- und Landschaftsschutz; Ergänzung: «Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Massnahmenplan auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will und wie die Abstimmung auf die kantonalen Naturschutzkonzepte erfolgt.»	Ist Gegenstand des von der Flugplatzhalterin zu erstellenden Massnahmenplans zum ökologischen Ausgleich resp. dessen Umsetzung.
5 Der Lärmbelastungskataster ist nach dessen Vorliegen dem kantonalen Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz, zuzustellen.	-	Die Zustellung ist vorgesehen.
<b>Stadt Winterthur (Stadtrat)</b>		
1 Mittlerweile liegt eine konkrete Variante für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze vor. Das Flugfeld und der Flugbetrieb wird voraussichtlich nicht tangiert.	Änderung Ausgangslage, Stand der Planung und Koordination: «Die <del>Koordinati-on mit-favorisierte Variante</del> der „Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze“ (Stadt Winterthur und Kanton Zürich haben dazu eine Planungsstudie in Auftrag gegeben) erfolgt, sobald konkrete Varianten vorliegen. <del>tangiert das Flugfeld und den Flugbetrieb voraussichtlich nicht.</del> »	-
<b>Gemeinde Wiesendangen (Gemeinderat)</b>		
1 Keine Bemerkungen	-	-
<b>Gemeinde Rickenbach (Gemeinderat)</b>		
1 mit Objektblatt einverstanden	-	-

### 3.1.3 Mitwirkung der Bevölkerung

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

Keine Eingaben

#### b) Privatpersonen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Privatperson</b>		
1 Ausgangslage: «Gemeinde mit Lärmbelastung» ist mit den Gemeinden Wiesen- dangen, Elsau und Rickenbach zu ergänzen, die von den Schleppflügen betroffen sind.	-	Die «Lärmbelastung» im SIL-Objektblatt bezieht sich auf den (nach LSV-Verordnung) berechneten Fluglärm, welcher vom Betrieb des Flugplatzes ausgeht. Die erwähnten Gemeinden sind von den Grenzwerten gemäss LSV nicht betroffen und demzufolge nicht in der Liste aufgeführt.
Die Lärmimmissionen sind mit Einbezug der Schleppvolten zu erstellen.		Die Schleppvolten sind in der Lärmbe- rechnung berücksichtigt.
2 Ausgangslage: «Grundlagendokumente» sind mit dem Schleppreglement zu ergänzen.	Wird entsprechend ergänzt.	Dem Antrag wird entsprochen. Das zwischen der Stadt Winterthur (Flugplatzhalterin) und der Segelflugguppe Winterthur abgeschlossene «Schleppreglement» (Reglement über Starts von Flugzeugen mit Verbrennungsmotorantrieb) soll in das zu aktualisierende Betriebsreglement integriert werden.
3 Der Lärmbelastungskataster ist vor Genehmigung des SIL unter Einbezug der Schleppvolten zu erstellen und zu veröffentlichen.	-	Der Lärmbelastungskataster wird auf Grundlage des im SIL-Objektblatt festgesetzten «Gebiets mit Lärmbelastung» erstellt. Deshalb kann er nicht vor Genehmigung des SIL-Objektblatts veröffentlicht werden.
4 Für Motorflüge ohne direkten Bezug zum Segelflugsport sind lärmintensive Flugzeuge auszuschliessen.	-	Motorflüge sind gemäss dem gegenwärtigen Flottenmix in der Lärmberechnung berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass für Motorflüge ohne direkten Bezug zum Segelflugsport gleich oder weniger lärmintensive Flugzeuge als gegenwärtig eingesetzt werden. Massgebend ist auf jeden Fall die Einhaltung des im SIL-Objektblatt festgesetzte «Gebiets mit Lärmbelastung».

## 3.2 Objektblatt Schänis (SG)

### 3.2.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>ASTRA Bundesamt für Strassen</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BAK Bundesamt für Kultur</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BAV Bundesamt für Verkehr</i></b>		
1 Gebiet mit Hindernisbegrenzung überlagert bestehende oder geplante Infrastrukturen von Eisenbahn-Unternehmungen. Fahrleitungen und Übertragungsleitungen können Höhen von 50m und mehr ab gewachsenem Terrain aufweisen.	-	Die Abstimmung zwischen Bahninfrastruktur und Hindernisbegrenzung auf Flugplätzen erfolgt auf Projektstufe. Grundlage ist der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK). Mit dem SIL besteht kein Konflikt.
2 Vorschlag: differenzierte Darstellung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung für An- und Abflüge und für Notfälle (Horizontalebene); Beschrieb der Auswirkungen beider Gebiete.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung im SIL weist lediglich auf den HBK hin. Hindernisse sind einzelfallweise auf der Grundlage dieses HBK zu beurteilen. Generelle Aussagen zu den Auswirkungen der einzelnen Flächen können nicht gemacht werden, eine differenzierte Darstellung erübrigt sich.
<b><i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BFS Bundesamt für Statistik</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BWL Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>EPA Eidgenössisches Personalamt</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-

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

### 3.2.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton St. Gallen (Regierungsrat)</b>		
1 Die konzeptionellen Ziele und Vorgaben im SIL für die Luftfahrtanlagen im Kanton werden unterstützt; die Weiterführung des Betriebs in Schänis soll unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz von Mensch und Umwelt gewährleistet bleiben.	-	-
2 Der Kanton ist mit dem Objektblatt einverstanden; der kantonale Richtplan (Anpassung 2012) trägt dem Ergebnis des Koordinationsprozesses Rechnung.	-	-
<b>Gemeinde Schänis (Gemeinderat)</b>		
mit dem Objektblatt einverstanden	-	-
<b>Region Zürichsee/Linth (Mitgliederversammlung)</b>		
nimmt zustimmend Kenntnis	-	-
<b>Kanton Glarus (Bau und Umwelt)</b>		
keine Bemerkungen und Änderungswünsche	-	-
<b>Gemeinde Glarus Nord (Gemeinderat)</b>		
keine Einwände; die Berücksichtigung der Höhenbegrenzung wird in der laufenden Revision der Nutzungsplanung geprüft	-	-
<b>ASSAG AG (Verwaltungsrat)</b>		
keine Bemerkungen	-	-

### 3.2.3 Mitwirkung der Bevölkerung

keine Eingaben

### 3.3 Scheda di coordinamento Lodrino

#### 3.3.1 Consultazione degli Uffici federali

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>USTR Ufficio federale delle strade</b>		
L'area di limitazione degli ostacoli interessa la strada nazionale.	-	L'area di limitazione degli ostacoli non ha ripercussioni sulla manutenzione e l'esercizio della strada nazionale.
<b>UFC Ufficio federale della cultura</b>		
nessuna proposta	-	-
<b>UFT Ufficio federale dei trasporti</b>		
1 L'area di limitazione degli ostacoli si sovrappone a infrastrutture di imprese ferroviarie esistenti o previste. Sui suoli naturali le linee e le condotte possono raggiungere un'altezza di 50 m e oltre.	-	Il coordinamento tra infrastruttura ferroviaria e limitazione degli ostacoli negli aerodromi avviene in fase di progetto. Il catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli costituisce la relativa base. Non vi sono pertanto conflitti con il PSIA.
2 Proposta: raffigurazione differenziata dell'area di limitazione degli ostacoli per gli avvicinamenti e i decolli nonché per le emergenze (livello orizzontale); descrizione differenziata delle ripercussioni per entrambe le aree.	-	L'area di limitazione degli ostacoli nel PSIA si riferisce unicamente al catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli. Gli ostacoli devono essere valutati singolarmente, sempre sulla base del catasto. Non è possibile esprimersi in modo generale in merito alle ripercussioni sulle singole superfici, risulta pertanto superflua una raffigurazione differenziata.
<b>UFCL Ufficio federale delle costruzioni e della logistica</b>		
nessuna proposta	-	-
<b>UST Ufficio federale di statistica</b>		
nessuna proposta	-	-
<b>UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</b>		
nessuna proposta	-	-
<b>UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese</b>		
nessuna proposta	-	-
<b>UFA Ufficio federale delle abitazioni</b>		
nessuna proposta	-	-
<b>UUPER Ufficio federale del personale</b>		
nessuna proposta	-	-
<b>AFD Amministrazione federale delle dogane</b>		
nessuna proposta	-	-
<b>DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</b>		
nessuna proposta	-	-
<b>FFS Ferrovie federali svizzere</b>		
nessuna proposta	-	-

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

### 3.3.2 Consultazione delle autorità

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>Cantone (Consiglio di Stato)</i></b>		
1 <i>Riferimento ad altri piani settoriali</i> Al Consiglio di Stato dispiace che la Confederazione nelle schede PSIA non accenni al Piano settoriale delle SAC oppure a quello dei trasporti e che non illustri in modo esplicito come intende coordinare queste politiche territoriali di sua competenza.	-	Il PSIA è parte integrante del Piano settoriale dei trasporti. Il Piano settoriale delle superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC) definisce i contingenti delle SAC e delega ai Cantoni la competenza di designare tali superfici. La scheda di coordinamento PSIA ricorda che sulle SAC non sono previsti edifici e che, nel caso dovessero essere utilizzate delle SAC contrariamente a quanto inizialmente previsto, vige l'obbligo di procedere a una sostituzione secondo le prescrizioni cantonali. Vedi modifica punto 6
2 <i>Perimetro dell'aerodromo – prolungamento pista</i> La classificazione a informazione preliminare dell'ipotesi di prolungamento della pista verso sud (a pagina 3 erroneamente definita «verso nord») è coerente con lo stato d'avanzamento della pianificazione ed è condivisa.	<i>pagina 3:</i> «Il prolungamento della pista verso nord sud è un'opzione fondamentale per il futuro [2].»	-
3 <i>Perimetro dell'aerodromo – limite a ovest</i> L'ampliamento a nord-ovest in funzione della formazione di piloti d'elicottero e l'inserimento di due corridoi che collegano la pista con i due hangar seminterrati sono problematici in quanto generano un'importante frammentazione del pregiato territorio agricolo, rendendone verosimilmente più onerosa e complessa la gestione. Il Consiglio di Stato chiede pertanto di verificare ulteriormente il limite ovest del perimetro, nell'ottica di trovare una soluzione che tenga maggiormente conto degli obiettivi di tutela delle SAC o, in subordine, di illustrare in modo più circostanziato la ponderazione degli interessi che ha portato alla definizione del nuovo perimetro.	Adeguamento del perimetro nella carta dell'impianto	L'integrazione della superficie per la formazione dei piloti d'elicottero nel perimetro dell'aerodromo è necessaria per consentire di svolgere una parte della formazione nelle immediate vicinanze dello scalo, evitando così sorvoli molesti. Con l'integrazione delle superfici nel perimetro dell'aerodromo si garantisce che nel settore destinato alle esercitazioni non vengano costruiti edifici che potrebbero compromettere la formazione. Il perimetro è stato adeguato per ridurre ad un minimo la frammentazione. I corridoi devono garantire il collegamento tra l'aerodromo e gli hangar. Il perimetro dell'aerodromo indicato nel verbale di coordinazione versione 3, marzo 2012 non teneva conto di questo aspetto e occorreva rimediare a tale lacuna. Vedi punto 6.
4 <i>Zone protette</i> A sud, la zona golenale 9009 Scubiago - Cresciano si situa al limite dell'attuale area di limitazione degli ostacoli. Si chiede che questi aspetti siano segnalati nelle spiegazioni, al capitolo «Protezione della natura e del paesaggio» ed i perimetri dei biotopi indicati nella rappresentazione grafica dell'impianto.	-	Le zone protette cantonali non sono indicate nelle schede di coordinamento. La zona golenale 9009 figura nel verbale di coordinazione ed è stata contemplata, nella misura necessaria, a livello pianificatorio. Raccomandiamo di integrare il contenuto della scheda di coordinamento PSIA nel piano direttore cantonale.
5 <i>Agricoltura – SAC</i> Una volta consolidato il perimetro a livello di scheda PSIA sarà necessario verificare se e come consolidare a livello pianificatorio le eventuali superfici SAC al suo interno, ritenuto l'obiettivo posto dalla Confederazione di garantire a livello cantonale un contingente di 3 500 ha. La scheda PSIA deve menzionare esplicitamente questo compito.	-	Vedi punti 1 e 6.
6 <i>Sviluppo edilizio</i>	<i>Decisione, pagina 3 – Perimetro</i>	La scheda di coordinamento PSIA non

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Il CdS riconosce la funzione dell'aerodromo e ritiene altresì importante che già a livello di scheda PSIA venga delineato il quadro per lo sviluppo delle opere edili, che deve avvenire nell'area attualmente adibita a questo scopo e in ogni caso rimanere concentrata nella fascia a est (erroneamente «a ovest») della pista.	<i>dell'aerodromo; nuova disposizione (dato acquisito): «In linea di massima i progetti di costruzioni devono concentrarsi nelle zone già edificate.»</i> <i>Spiegazioni pagina 5 – Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura; complemento: «... non è consentito costruire. All'interno del perimetro dell'aerodromo vi sono delle superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC). Su tali superfici è consentito costruire opere edili nuove o sostitutive soltanto se si dimostra che non è possibile l'ubicazione al di fuori delle SAC. Le SAC utilizzate devono essere compensate conformemente alle direttive cantonali.</i> Finora la necessità ...»	permette di delimitare settori di utilizzazione. Sull'area nord-occidentale dell'aerodromo (voli stazionari) non sono ammesse opere edili. Si dà seguito alla richiesta del Consiglio di Stato mediante un complemento delle disposizioni. In questo modo è possibile soddisfare anche le richieste dell'agricoltura – SAC (punto 5).
7 <i>Pericoli naturali</i> Si rammenta che ogni nuovo intervento dovrà essere compatibile con la situazione di pericolo accertata. Probabilmente si renderà necessaria la messa in sicurezza del comparto con interventi sugli argini del fiume. A questo proposito, dal profilo cantonale resta riservata la valutazione della proporzionalità economica degli interventi e delle effettive necessità di protezione dell'aerodromo.	-	L'aerodromo è considerato un impianto esistente. La scheda di coordinamento permette di definire il quadro del futuro esercizio. Per quanto concerne il problema delle piene, per l'aerodromo valgono le stesse regole applicabili ad altri edifici e impianti.
8 <i>Aeromodellismo</i> L'aerodromo di Loderino viene utilizzato da decenni per la pratica dell'aeromodellismo. Si chiede pertanto che venga valutata la possibilità di inserire nella scheda PSIA un riferimento all'attività dell'aeromodellismo.	-	L'aeromodellismo non è oggetto della legislazione in materia aeronautica. La Confederazione non ha la competenza di regolare questo settore. Il Cantone può tuttavia emanare delle regole per l'aeromodellismo a titolo di attività con incidenza territoriale.
<b>Comune di Loderino (Municipio)</b>		
1 L'importanza della RUAG si è rafforzata negli anni. In ogni occasione il Comune ha assunto chiare posizioni di difesa di questa struttura aeronautica, le cui potenzialità di competenza tecnica del settore sono riconosciute come fra le migliori a livello svizzero. Riteniamo che con l'indirizzo a scopo civile delle infrastrutture aeroportuali di Loderino si apriranno interessanti prospettive di sviluppo per l'intero settore per il quale sussistono concrete possibilità di consolidamento futuro. Si condivide il concetto di campo d'aviazione civile per aerei ed elicotteri.	-	-
2 Il contingente «movimenti» per elicotteri si suddivide nel modo seguente: 700 movimenti militari; 1800 movimenti Heli-TV con un margine residuo di 1000 movimenti. L'impiego di questa riserva dovrà essere amministrato dal futuro gestore in un'ottica molto rigorosa ed esclusivamente per le esigenze riconosciute, come operazioni di spostamento, ovvero decolli ed atterraggi. È esclusa da parte nostra un'adesione a eventuali esigenze di formazione di piloti nel quadro di questo contingente. In sostanza si riconosce unicamente tale possibilità al settore militare e a Heli-TV.	-	Il numero di movimenti rappresenta la base per il calcolo del rumore. La regolamentazione dettagliata delle operazioni di volo (event. definizione di contingenti) avverrà nell'ambito del regolamento d'esercizio che sarà stilato dal futuro esercente e sottoposto all'UFAC per autorizzazione. La procedura di approvazione prevede inoltre il deposito pubblico con possibilità di ricorso.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Il Comune intende mantenere nel suo Piano regolatore l'insediamento di «infrastrutture private di interesse pubblico».	-	Il Comune è libero di estendere la pianificazione relativa all'utilizzazione anche al perimetro dell'aerodromo. L'utilizzazione aviatoria rimane tuttavia prioritaria all'interno del perimetro dell'aerodromo.
4 Deve essere meglio precisata la motivazione dell'esigenza di un eventuale prolungamento della pista verso sud di 120 metri. La semplice indicazione potrebbe indurre a pensare ad un futuro impiego di velivoli con immissioni foniche e inquinanti superiori, mentre tale ipotesi si inserisce in un contesto di maggiore sicurezza aerea.	<i>Spiegazioni pagina 5 – Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura; commento:</i> «Finora la necessità del prolungamento della pista verso sud – <i>innanzitutto per ragioni di sicurezza</i> – non è ancora stata sufficientemente comprovata.»	La menzione del prolungamento della pista va intesa come informazione preliminare e può essere utile alle autorità pianificatorie, chiamate a coordinare un'eventuale utilizzazione della superficie con le esigenze dell'aviazione. È possibile fare riferimento alle esigenze specifiche della sicurezza.
5 Riteniamo molto onerosa la misura di valorizzazione ecologica stabilita nella misura del 12% del comparto considerato come zona aeroportuale. Il Comune di Lodrino intende comunque intraprendere iniziative per interventi naturalistici che possano rispondere in modo oggettivo.	-	Il mandato è affidato all'esercente dell'impianto. È tuttavia positivo se il Comune, nella misura del possibile, sostiene l'esercente nell'adempimento del suo compito.
6 Il Municipio di Lodrino confida che il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica di Lodrino possa essere adottato dal Consiglio federale, sulla base di elementi concreti di appoggio all'attività futura dell'Azienda di Lodrino.	-	-
<b>Comune di Claro (Municipio)</b>		
1 <i>Movimenti elicotteri</i> Il Municipio chiede che si prenda in considerazione una riduzione dei movimenti annui degli elicotteri previsti dalla nuova scheda – limitandoli per ora al dato attuale – fintanto che non vi saranno dei provvedimenti concreti che permettano di gestire e limitare l'inquinamento fonico, specie nelle ore dedicate allo svago e al riposo.	-	La scheda di coordinamento riprende i risultati del processo di coordinamento. Vedi Comune di Lodrino, punto 2. Nonostante le attività aviatorie risalgano a prima dell'entrata in vigore della legge sulla protezione dell'ambiente (LPAmb; RS 814.01), l'aerodromo sarà considerato un «nuovo impianto» e come tale dovrà rispettare i criteri di pianificazione più severi sanciti dall'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41).
2 <i>Posticipare la decisione concernente la scheda</i> Il Municipio chiede che la scheda PSIA venga ulteriormente sviluppata e studiata quando tutte le circostanze saranno state chiarite (in particolare quando ci sarà una decisione definitiva sulla gestione dell'aeroporto) e si potrà tener conto in modo preciso e conforme alla realtà delle necessità economiche di chi si insedierà a Lodrino, e soprattutto, del bisogno di riposo e di quiete della popolazione.	-	Con la scheda di coordinamento è possibile stabilire le condizioni quadro per l'esercizio dell'impianto. Essa è la premessa per il cambiamento dell'utilizzazione e per la fusione di aerodromo e eliporto. I dettagli dell'esercizio e il rilascio dell'autorizzazione di esercizio sono oggetto di procedure di autorizzazione in materia aeronautica correlate (autorizzazione d'esercizio, autorizzazione del regolamento d'esercizio, eventuali approvazioni dei piani). Vedi Comune di Lodrino, punto 2.

### 3.3.3 Partecipazione della popolazione

#### a) Organizzazioni, associazioni, partiti, imprese

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>RUAG</i></b>		
1 È importante che le attività civili e militari degli aerei e degli elicotteri possano essere garantite a lungo termine e possibilmente senza limitazioni rispetto alla situazione attuale. Il progetto soddisfa in ampia misura le esigenze attuali.	-	-
2 <i>Ampliamento del perimetro dell'aerodromo</i> È considerato critico il ridimensionamento del perimetro dell'aerodromo sul lato ovest, avvenuto nel corso del processo di coordinamento. Esso rappresenta un pericolo sia per gli agricoltori che lavorano il terreno, sia per i velivoli in atterraggio o in decollo. Inoltre, l'insediamento di ulteriori imprese nell'area aviatoria limita lo sviluppo di un consorzio aeronautico.	-	Finora le questioni relative alla sicurezza, derivanti dalla coltivazione del terreno agricolo confinante, sono state regolate mediante accordi stipulati tra l'aerodromo e gli agricoltori. Le superfici a est della pista sono sufficienti per soddisfare le esigenze dell'aerodromo e del futuro sviluppo. Lo sviluppo di un consorzio aeronautico non può essere pianificato dalla Confederazione mediante il PSIA. Questo tipo di pianificazione spetta al Cantone.
3 Sono limitate anche le formazioni civili e militari dei piloti di elicottero, visto che l'area destinata a tale scopo è interessata dal ridimensionamento.	-	La superficie delimitata è sufficiente per la formazione prevista. Vedi Cantone, punto 3
4 Richiesta: rinunciare al ridimensionamento del perimetro dell'aerodromo e condurre il limite del perimetro a ovest lungo la strada.	-	Vedi Cantone, punto 3
<b><i>FICEDULA, Associazione per lo studio e la conservazione degli uccelli della Svizzera Italiana</i></b>		
1 <i>Rinuncia al prolungamento della pista</i> Ficedula chiede che si rinunci al potenziamento prima di avere valutato in modo approfondito l'impatto che lo stesso potrebbe avere sulla popolazione di gufi reali, specie molto sensibile al disturbo e di grande utilità per il controllo naturale delle popolazioni di cornacchie.	-	Con l'approvazione della scheda di coordinamento non si può realizzare direttamente il prolungamento. L'analisi dell'impatto sulla popolazione di gufi reali, se necessaria, può avvenire nel quadro della procedura di cambiamento d'uso.
<b><i>CLARO INSIEME, partito socialista e dei verdi</i></b>		
1 Preoccupati dal raddoppio previsto per i movimenti di elicotteri. In Ticino siamo confrontati con un forte disturbo da parte di questi velivoli. Qualsiasi aumento dei voli di elicotteri deve essere prima accuratamente giustificato in base al fabbisogno, nel pieno rispetto della quiete pubblica.	-	-
2 <i>Limitazione dei voli in elicottero</i> Sarebbe auspicabile, per il momento, non prevedere aumenti dell'attività. Sarebbe opportuno valutare la questione soltanto una volta noti i futuri proprietari e l'esatta destinazione dell'impianto.	-	La scheda di coordinamento definisce il quadro dell'esercizio. Rispetto all'attuale attività aviatoria, la scheda di coordinamento contempla uno sviluppo moderato, che dal punto di vista del Cantone e dei Comuni interessati corrisponde alle esigenze a livello regionale.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 <i>Scheda di coordinamento non vincolante</i> È ugualmente auspicabile che la scheda PSIA non sia considerata come una decisione definitiva ma solo come un risultato intermedio e un dato preliminare, in previsione di una futura oculata pianificazione dell'attività del campo di aviazione di Lodrino.	-	Il coordinamento a livello pianificatorio è stato accurato, motivo per cui, ad eccezione del punto relativo al prolungamento della pista, è giustificato considerare la scheda di coordinamento come un dato acquisito. Vedi Comune di Claro, punto 2.
<b>Pro Natura Ticino</b>		
1 <i>Prolungamento pista</i> Lo stralcio dell'informazione preliminare di un prolungamento della pista verso nord [sud].	-	La menzione del prolungamento della pista va intesa come informazione preliminare e può essere utile alle autorità pianificatorie, chiamate a coordinare un'eventuale utilizzazione della superficie con le esigenze dell'aviazione. Il prolungamento può essere realizzato soltanto se in via preliminare nel quadro di una procedura di piano settoriale, l'ampliamento del perimetro dell'aerodromo è iscritto nella scheda di coordinamento.
2 <i>Riduzione dei movimenti di volo iscritta nella scheda di coordinamento</i> Il contingentamento del numero di voli per categoria al livello attuale e l'introduzione quale dato acquisito di un regolamento d'esercizio che limiti il rumore al livello attuale per poi ridurlo successivamente a livelli tollerabili per la popolazione.	-	Lo sviluppo dei movimenti di volo è coordinato con le esigenze di natura pianificatoria. Vedi Comune di Claro, punto 2.
<b>AeroClub Locarno</b>		
1 <i>Aeromodellismo</i> È di vitale importanza mantenere sull'aerodromo di Lodrino l'attività di aeromodellismo. Nella scheda PSIA definitiva l'aeromodellismo andrebbe menzionato.	-	Vedi Cantone, punto 8
<b>ATA, Associazione traffico e ambiente</b>		
1 <i>Prolungamento pista</i> Il prolungamento della pista non appare giustificato e non è quindi proponibile.	-	Il prolungamento della pista è indicato unicamente a titolo di informazione preliminare nella scheda di coordinamento. Vedi Pro Natura Ticino, punto 1.
2 <i>Riduzione dei movimenti di volo</i> Il numero di movimenti deve essere contingentato da subito al livello attuale e poi successivamente ridotto.	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 2 e Comune di Claro punto 1.
3 <i>Riduzione dei movimenti di volo nel regolamento d'esercizio</i> Nel regolamento d'esercizio va inserita una disposizione vincolante che limiti l'impatto fonico e lo riduca progressivamente.	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 2 e Comune di Claro punto 1.
4 <i>Riduzione dei movimenti di volo in elicottero</i> I voli d'elicottero, oggi numerosi, vanno regolamentati in senso restrittivo, in base alle necessità reali e di limitazione dell'impatto acustico.	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 2 e Comune di Claro punto 1.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>WWF, World Wildlife Fund</b>		
1 <i>Limitazione dei voli in elicottero</i> Il Ticino è già interessato da un numero esagerato di voli di elicotteri, con continue e importanti proteste da parte della popolazione. Il numero di movimenti di elicotteri non deve superare gli attuali 1700.	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 2 e Comune di Claro punto 1.
2 Le zone di <i>limitazione degli ostacoli e le zone interessate dall'inquinamento</i> fonico non devono essere aumentate, anzi il WWF chiede una riduzione degli impatti.	-	Le superfici di limitazione degli ostacoli servono a garantire la sicurezza del traffico aereo. Esse sono delimitate secondo le norme internazionali, tenendo conto delle dimensioni dell'infrastruttura d'aerodromo, in particolare della lunghezza della pista, iscritte nella scheda di coordinamento.  Lo sviluppo del traffico aereo è coordinato con le esigenze pianificatorie. Le curve del rumore sono state allestite su questa base.
3 Chiediamo di escludere un prolungamento della pista.	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 1
<b>Partito Socialista, Sezione ticinese del PSS</b>		
1 Il PS chiede di congelare l'attività dell'aerodromo al livello attuale.	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 2 e Comune di Claro punto 1.
2 IL PS chiede di rinunciare a ogni ampliamento della pista di atterraggio.	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 1
3 Diminuire l'impatto fonico, specialmente del volo di elicotteri.	-	Vedi Pro Natura Ticino, punto 2 e Comune di Claro punto 1.
<b>ERSBV, Ente regionale per lo sviluppo del Bellinzonese e Valli</b>		
1 L'ERSBV mette in evidenza la chiara intenzione cantonale di sfruttare l'attuale situazione presso l'aerodromo di Loderino caratterizzata dalla presenza della RUAG SA e della Heli TV SA per sviluppare un «polo tecnologico» e il sostegno che l'ERSBV ha sempre dato a questa intenzione.  Non è opportuno limitare il perimetro aeroportuale, in quanto la funzione dell'aerodromo non è solo quella di permettere le attività di volo, ma soprattutto quella di sviluppare il «polo», mettendo nel comparto «edificabile» quei contenuti che potrebbero anche non essere direttamente legati alle attività di volo ma legati alle attività industriali affini al settore.  Vi invitiamo a voler ritornare sul perimetro dell'area aeroportuale iniziale (a ovest su tutta la lunghezza fino alla strada).	-	Il perimetro dell'aerodromo si orienta alle esigenze del traffico aereo. Se risultassero necessarie ulteriori superfici per lo sviluppo di un polo tecnologico, esse dovrebbero essere delimitate nel quadro della pianificazione territoriale cantonale. Vedi RUAG punto 2.

### 3.4 Objektblatt Fricktal-Schupfart (AG), Fortschreibung Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>ASTRA Bundesamt für Strassen</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BAK Bundesamt für Kultur</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BAV Bundesamt für Verkehr</i></b>		
1 Gebiet mit Hindernisbegrenzung überlagert bestehende oder geplante Infrastrukturen von Eisenbahn-Unternehmungen. Fahrleitungen und Übertragungsleitungen können Höhen von 50m und mehr ab gewachsenem Terrain aufweisen.	-	Die Abstimmung zwischen Bahninfrastruktur und Hindernisbegrenzung auf Flugplätzen erfolgt auf Projektstufe. Grundlage ist der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK). Mit dem SIL besteht kein Konflikt.
2 Vorschlag: differenzierte Darstellung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung für An- und Abflüge und für Notfälle (Horizontalebene); Beschrieb der Auswirkungen bei-der Gebiete.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung im SIL weist lediglich auf den HBK hin. Hindernisse sind einzelfallweise auf der Grundlage dieses HBK zu beurteilen. Generelle Aussagen zu den Auswirkungen der einzelnen Flächen können nicht gemacht werden, eine differenzierte Darstellung erübrigt sich.
<b><i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BFS Bundesamt für Statistik</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BWL Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung</i></b>		
Die Erläuterungen zum Umgang mit den Fruchtfolgeflächen (FFF) bei einer Verlängerung der Piste sind im Hinblick auf die Interessenabwägung und die Kompensation der FFF nicht genügend detailliert. Präzisere Ausführungen würden begrüsst.	-	Der Umgang mit den FFF ist nicht Gegenstand der Fortschreibung. Zudem ist die Pistenverlängerung erst als Vororientierung festgelegt; mit der Überführung in eine Festsetzung wird auch der Umgang mit den FFF definitiv festzulegen sein.
<b><i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>EPA Eidgenössisches Personalamt</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-

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

### 3.5 Objektblatt Zweisimmen (BE), Fortschreibung Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>ASTRA Bundesamt für Strassen</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BAK Bundesamt für Kultur</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BAV Bundesamt für Verkehr</i></b>		
1 Gebiet mit Hindernisbegrenzung überlagert bestehende oder geplante Infrastrukturen von Eisenbahn-Unternehmungen. Fahrleitungen und Übertragungsleitungen können Höhen von 50m und mehr ab gewachsenem Terrain aufweisen.	-	Die Abstimmung zwischen Bahninfrastruktur und Hindernisbegrenzung auf Flugplätzen erfolgt auf Projektstufe. Grundlage ist der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK). Mit dem SIL besteht kein Konflikt.
2 Vorschlag: differenzierte Darstellung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung für An- und Abflüge und für Notfälle (Horizontalebene); Beschrieb der Auswirkungen beider Gebiete.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung im SIL weist lediglich auf den HBK hin. Hindernisse sind einzelfallweise auf der Grundlage dieses HBK zu beurteilen. Generelle Aussagen zu den Auswirkungen der einzelnen Flächen können nicht gemacht werden, eine differenzierte Darstellung erübrigt sich.
<b><i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BFS Bundesamt für Statistik</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BWL Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>EPA Eidgenössisches Personalamt</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-
<b><i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i></b>		
keine Bemerkungen	-	-

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

**Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV**

Gegenstand der Anpassung: *Anlagen Winterthur, Schänis und Lodrino, Fortschreibung Zweisimmen, Fricktal-Schupfart + Anpassung Konzeptteil Teil III B4 und B5- Teilnetz Flugfelder, Teilnetz Heliport*

Prüfungsunterlagen: Sachplan vom 20.11.2013  
Erläuterungen vom 20.11.2013

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 anlagespezifischen Teil IIIC definiert. Dementsprechend wird mit der vorliegenden Anpassung die 9. Serie Objektblätter zur Genehmigung unterbreitet. Sie umfasst die Anlagen Winterthur, Schänis und Lodrino, weiter die Fortschreibungen Zweisimmen und Fricktal-Schupfart, sowie die Anpassung des Konzeptteile IIIB4 – Teilnetz Flugfelder und IIIB5 Teilnetz Heliport. Die geplanten Tätigkeiten wirken sich unterschiedlich auf Raum und Umwelt aus; sie erfordern eine Koordination und bedingen eine formelle Anpassung des SIL.	Anforderung erfüllt
	Konzeption der Sachplanfestlegungen zweckmässig (Art. 14 Abs. 2 und 3 RPV)	Mit der vorliegenden Anpassung präzisiert der Bund, ausgehend vom konzeptionellen Teil des Sachplans, welche Ziele er für die betroffenen Anlagen verfolgt und welche Massnahmen zur Abstimmung mit den anderen Raumzielen und -Nutzungen vorzunehmen sind. Die Konzeption der Objektblätter und der Karten leitet sich aus den übrigen Objektblättern des Sachplans ab.	Anforderung erfüllt
	Umfassende räumliche Koordination (Art. 2 und 3 RPV)	Grundlage für die Objektblatterarbeitung ist das in den konzeptionellen Zielen und Vorgaben zur räumlichen Abstimmung (SIL IIIB – 15/16) vorgesehene Koordinationsprotokoll. Darin werden die die Ergebnisse der Zusammenarbeit festgehalten. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden mit den betroffenen Parteien (Bundesstellen, Kantonsstellen, Gemeinden, Flugplatzhalter alle Interessen ermittelt und beurteilt. Die Konflikte wurden dargelegt und behandelt. Die Koordination mit anderen Tätigkeiten von Bund und Kantonen ist sichergestellt. Die Zusammenlegung des ehemaligen Militärflugplatzes Lodrino, der als privates Flugfeld weiterbetrieben wird mit dem bestehenden Heliport mit ist mit Kanton, Standortgemeinde, Flugplatzhalter und den Grundeigentümern abgestimmt.	Anforderung erfüllt
	Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 1 und 3 RPG)	Der Sachplan legt Massnahmen zur besseren räumlichen Einordnung der Anlage fest. Mit diesen Massnahmen werden Nutzungskonflikte entschärft (z.B. Vermeidung von Vogel-schutzgebieten, Realisierung der Pistenverlängerung, Lärmdämmung bei Standläufen) sowie nachteiligen Auswirkungen des Flugplatzes auf Bevölkerung, Wirtschaft und natürliche Lebensgrundlagen möglichst vermieden.	Anforderung erfüllt

	Vereinbarkeit mit geltenden Planungen und Vorschriften (Art. 2 RPV)	Die Anhörung des Standortkantone ZH, SG und TI, sowie die Ämterkonsultation haben sowohl zur Zusammenlegung Heliport und dem als privates Flugfeld umgenutzten ehemaligen Militärflugplatz Lodrino, wie auch zu den Objektblättern Schänis und Winterthur keine Unvereinbarkeiten mit Sachplänen des Bundes und den geltenden kantonalen Richtplänen zu Tage gebracht. Festgehalten wird zudem, dass das kantonale Fruchtfolgeflächenkontingent für allfällig geplante Bauten und/ oder Erweiterungen nicht angetastet wird.	Anforderung erfüllt
	Zweckmässiger Umgang mit den Inhaltskategorien (Art. 5 RPV)	Festgesetzt sind in den Objektblättern Winterthur und Schänis die Zweckbestimmung der Anlagen, die Rahmenbedingungen zum Betrieb (Ausnahme Winterthur: die Vororientierung, dass bei einer allfällig neu geregelten Luftraumstruktur im Bereich TMA Zürich, der Betrieb nach Prüfung der Auswirkungen auf den Segelfluggetrieb neu zu regeln ist), der Flugplatzperimeter, die Lärmbelastung, die Hindernisbegrenzung, die Bedingungen zu Natur- und Landschaftsschutz. Festgesetzt im Objektblatt Lodrino ist die Zweckbestimmung der Anlage, die Rahmenbedingungen zum Betrieb, sowie die Bedingungen zu Natur- und Landschaftsschutz. Zweckbestimmungen zu Flugplatzperimeter, Lärmbelastung, sowie Hindernisbegrenzung sind ebenfalls generell festgesetzt, mit der Einschränkung, dass diejenigen Punkte, die mit einer allfälligen Verlängerung der Piste nach Süden verbunden sind als Vororientierung aufgenommen wurden. Die vorgenommene Aufteilung der Inhaltskategorien ist zweckmässig.	Anforderung erfüllt
	Voraussetzungen für die Festsetzung konkreter Vorhaben (Art. 15 Abs. 3 RPV)	Bedarf und Standort der Anlage sind aus dem konzeptionellen Teil vorgegeben. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden die wesentlichen Auswirkungen der Anlage 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 enger Zusammenarbeit mit dem ARE erarbeitet. Die hauptbetroffenen Behörden des Bundes, der Kantone Zürich, Bern, St. Gallen, Aargau und Tessin und die betroffenen Gemeinden und die Flugplatzhalter wurden im anlagespezifischen Koordinationsprozess frühzeitig einbezogen. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit wurden im Koordinationsprotokoll erfasst.	Anforderung erfüllt
	Anhörung der Kantone und Gemeinden (Art. 19 Abs. 1 und 2 RPV)	Nach erfolgter Zusammenarbeit hatten die Standortkantone Zürich, Bern, St. Gallen, Aargau und Tessin und die Gemeinden im Quartal 1 2013 die Möglichkeit, sich offiziell zum Entwurf des Sachplans zu äussern.	Anforderung erfüllt
	Information und Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 19 Abs. 3 und 4 RPV)	Eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung und der interessierten Kreise wurde im Quartal 1 2013 durchgeführt. Der Erläuterungsbericht zeigt, wie die Einwendungen berücksichtigt worden sind.	Anforderung erfüllt
	Kontrolle der Vereinbarkeit mit der kantonalen Richtplanung (Art. 20 RPV)	Die Kantone hatten im dritten Quartal 2013 die Gelegenheit, sich zur Vereinbarkeit mit der kantonalen Richtplanung zu äussern. Es haben sich keine Unvereinbarkeiten ergeben.	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 Ablauf der Planung und 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; auf Anfrage beim BAZL 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, 06.11.2013

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG

Die Direktorin



Dr. Maria Lezzi