

Anlage: **Pfaffnau** **LU-3**
Anlagetyp: Heliport

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Luzern
- Perimetergemeinde: Pfaffnau
- Gemeinde mit Hindernisbegrenzung: Brittnau, Murgenthal, Pfaffnau, Reiden, Vordemwald
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Pfaffnau

- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 772 Bewegungen (2018-21)
 - max. 10 Jahre: 798 (2021)
 - Potenzial SIL: 2500 Bewegungen

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Privater Heliport, seit 1986 in Betrieb. Das Flugfeld dient den verschiedenen Sparten des gewerbsmässigen und nicht-gewerbsmässigen Helikopterverkehrs.

Stand der Koordination:

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

Der Heliport dient primär Arbeits- und Werkflügen, der fliegerischen Ausbildung (Aus- und Weiterbildungsflüge) sowie Flügen der Leicht- und Sportaviatik. Rettungs- und Einsatzflüge haben jederzeit Priorität.

Die *Entwicklung* des Heliports hinsichtlich der Verkehrsleistung wurde bis anhin durch ein Jahreskontingent von 800 Flugbewegungen beschränkt. Neu wird die betriebliche Entwicklung über das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt. Dies bedingt eine Änderung des Betriebsreglements.

Verweis:

SIL-Konzeptteil 26.02.2020,
Kap. 4.4 Heliports

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 20.04.1999
- Betriebsreglement vom 21.12.2012
- Entwurf Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 19.06.2019
- Koordinationsprotokoll vom September 2022

<p><i>Perimeter, Infrastruktur und Betrieb</i> des Heliports sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzziehen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Es sind keine wesentlichen Änderungen an der Infrastruktur vorgesehen. Betreffend den Betrieb des Heliports sind die Betriebszeiten zu definieren. Sie haben sich an der bisherigen Praxis zu orientieren. Im Weiteren sind die An- und Abflugrouten, gestützt auf den Entwurf des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK), neu festzulegen (vgl. Koordinationsprotokoll). Dies bedingt eine Änderung des Betriebsreglements.</p>	
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Heliport Pfaffnau ist ein privates Flugfeld. Er dient vorrangig Arbeits- und Werkflügen, Aus- und Weiterbildungsflügen sowie Flügen der Leicht- und Sportaviatik. Rettungs- und Einsatzflüge haben jederzeit Priorität.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Die An- und Abflugrouten sind neu festzulegen und die Betriebszeiten sind (im bisher praktizierten Rahmen) zu definieren. Der Flugbetrieb wird über das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt. Das Betriebsreglement ist dazu anzupassen.</p> <p>Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p>Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrseitig nicht genutzte Flächen auf dem Heliport 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 den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<p>F</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • <p>Z</p> <p>V</p>

E R L Ä U T E R U N G E N	ZUSTÄNDIGE STELLE
<p>Zweckbestimmung: Die Zweckbestimmung des Heliports Pfaffnau ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und den Festlegungen zu den Heliports im Konzeptteil SIL.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Die An- und Abflugrouten wurden bei der Erarbeitung des Hindernisbegrenzungskatasters (HBK) gemäss Entwurf vom 19.06.2019 erstmals präzise definiert. Die neuen Routen sind im Betriebsreglement festzulegen. Im Weiteren enthalten weder das geltende Betriebsreglement vom 21.12.2012 noch die Betriebsbewilligung vom 20.04.1999 Betriebszeiten des Heliports. Diese sind im Betriebsreglement zu definieren. Das geltende Betriebsreglement enthält ein Jahreskontingent von 800 Flugbewegungen (FB)/Jahr, welches in der Betriebsbewilligung vom 20.04.1999 festgelegt wurde. Die Flugplatzhalterin will das starre Jahreskontingent von 800 FB aufheben und die Verkehrsleistung neu über (mit 2970 FB gerechneten) Fluglärmkurven (Gebiet mit Lärmelastung) begrenzen. Dies weil zum Zeitpunkt der Festlegung des Jahreskontingents noch deutlich lautere Helikopter als heute zum Einsatz kamen. Im Weiteren stellt die Flugplatzhalterin eine gestiegerte Nachfrage nach Flügen, insbesondere im Bereich Schulung, fest und möchte diese (ohne auf Aussenlandeplätze ausweichen zu müssen) ab dem Heliport Pfaffnau abdecken. Schliesslich strebt die Flugplatzhalterin eine Entwicklungsreserve bei der Verkehrsleistung und dadurch mehr Flexibilität bei der Nutzung des Heliports an. Die Aufhebung des Jahreskontingents geht mit keinen wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmkurve einher. Auch sollen Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen gemäss SIL-Konzeptteil primär auf den bestehenden Flugplätzen abgedeckt werden. Schliesslich ist der Heliport raumplanerisch günstig am Rande einer Gewerbezone gelegen. Das Jahreskontingent von 800 FB wird aus diesen Gründen aufgehoben und der Flugbetrieb neu über das Gebiet mit Lärmelastung begrenzt. Zum Schutz der Bevölkerung und im Sinne des Vorsorgeprinzips werden dem «Gebiet mit Lärmelastung» lediglich 2500 FB / Jahr zugrunde gelegt. Die neuen An- und Abflugrouten, die Festlegung der Betriebszeiten sowie die Aufhebung des Jahreskontingents erfordern eine Änderung des Betriebsreglements. Da die Schwelle von 1000 FB / Jahr überschritten wird, geht das Verfahren zur Änderung des Betriebsreglements mit einem Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP) einher.</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die FATO (final approach and take-off area), der Helikopter-Standplatz (TLOF) mit den Sicherheitsabständen, die Betankungsanlage, der vom Heliport genutzte Teil des Gewerbebaus mit dem Hangar, dem Büro und den Nebenräumen sowie die Auto-parkplätze mit der Zufahrt. Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Pfaffnau. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.</p>	<p>Zuständiges Bundesamt: Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p>Flugplatzhalterin: Heli Gotthard AG, Breiteli 21, 6472 Erstfeld</p>

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die künftige Entwicklung des Flugbetriebs.

Die Fluglärmberechnung erfolgte nach dem Stand der Technik (vgl. Leitfaden Fluglärm BAFU / BAZL / VBS 2021) und beruht auf der Annahme von 2500 Flugbewegungen. Im Weiteren berücksichtigt die Lärmberechnung die aktuelle Zusammensetzung der Flotte, die neuen An- und Abflugrouten und das Terrain. Für die Beurteilung der Lärmbelastung durch Heliports ist bis zu rund 2000 Helikopterflugbewegungen pro Jahr in der Regel der Belastungsgrenzwert T_{max} (gemittelter maximaler Schallpegel) massgebend. Bei höheren Bewegungszahlen kommt sukzessive der von der Bewegungsanzahl abhängige Belastungsgrenzwert L_{r_k} (energieäquivalenter Dauerschallpegel) zum Tragen.

Dargestellt ist der gemittelte maximale Schallpegel (T_{max}) zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 75 resp. 55 dB(A)) gemäss Lärm schutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Bei vier benachbarten Gebäuden in der Gewerbezone liegen Überschreitungen der PW vor. Diese Gebäude weisen jedoch keine lärmempfindlichen Wohn- oder Betriebsräume auf. Auf der dem Heliport benachbarten Parzelle 763 sieht die Flora Suisse AG eine bauliche Erweiterung vor. Allfällige lärmempfindliche Räume im Erweiterungsbau sind zur Einhaltung der Belastungsgrenzwerte ausserhalb der relevanten Lärmkurven (PW der ES IV) vorzusehen.

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die zulässigen Lärmimmissionen dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten. Die zulässigen Lärmimmissionen werden anschliessend im Lärm belastungskataster (LBK) dargestellt.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Entwurf des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) vom 19.06.2019. Dieser Entwurf beruht auf den neuen An- und Abflugrouten.

Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung. Der HBK ist nicht grundeigentümerverbindlich. Bei Bedarf müssen Überflugrechte und Hindernisfreiheit privatrechtlich gesichert werden.

Auf der dem Heliport benachbarten Parzelle 763 sieht die Flora Suisse AG eine bauliche Erweiterung vor. Um hindernisfreie An- und Abflugrouten zu gewährleisten, soll die Gesamthöhe des Erweiterungsbau des Heliports nicht überschreiten.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Die westliche An- und Abflugroute tangiert eine Landschaftsschutzzzone gemäss kantonalem Richtplan Aargau; die östliche Route einen Vernetzungskorridor für Wildtiere sowie ein Aargauer Naturschutzgebiet von kantonaler Bedeutung (Scharletenweiher, -wiese). Es liegen keine Konflikte zwischen Flugbetrieb und diesen Schutzgebieten vor.

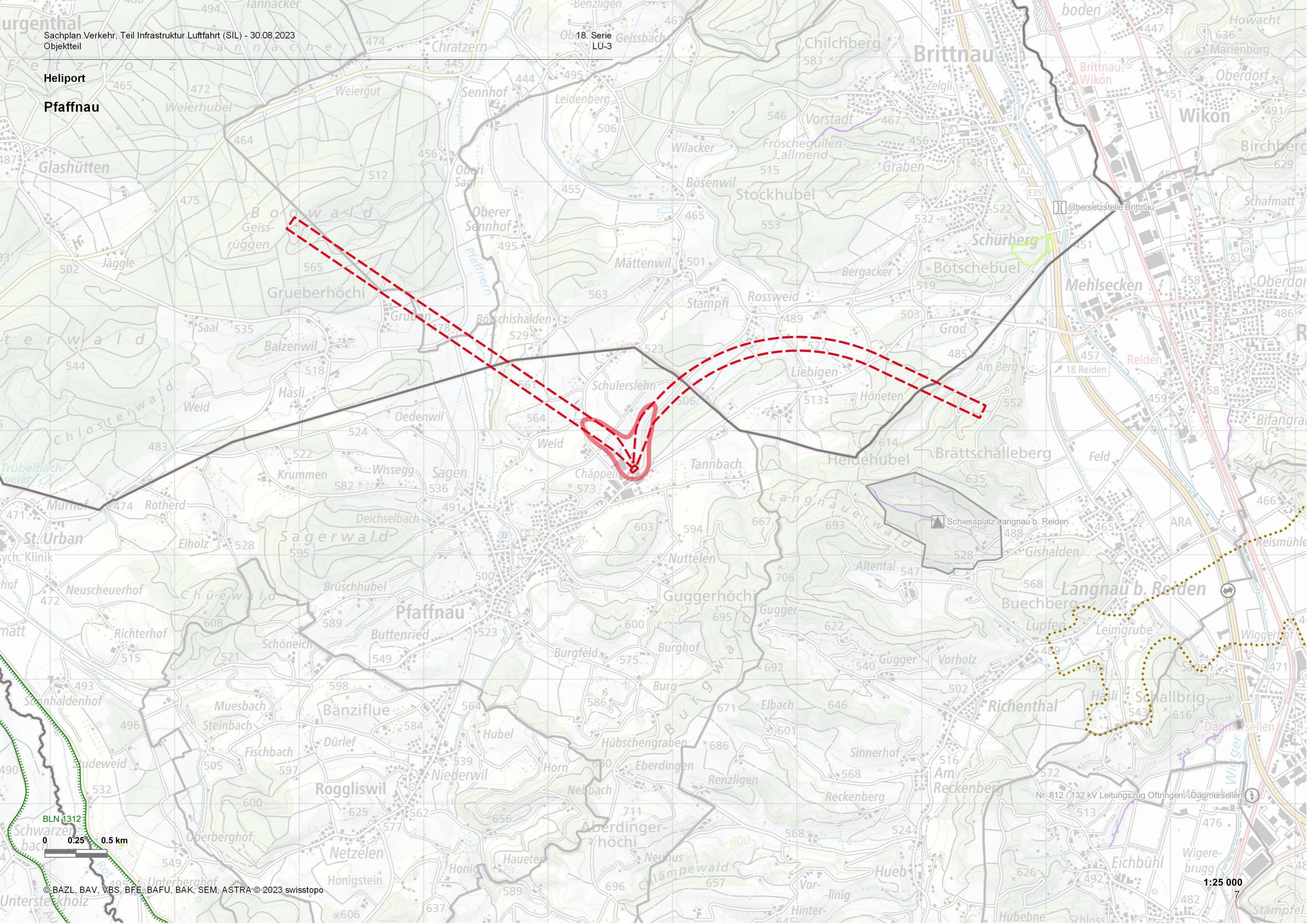
Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG und projektunabhängigen Massnahmen des ökologischen Ausgleichs im Sinne von Art. 18b NHG und von Sachziel 13.G des Landschaftskonzepts Schweiz 2020 zu unterscheiden.

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

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

Heliport

Pfaffnau



Legende/Légende/Leggenda

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Perimetergemeinden

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

Gemeinden mit Hindernisbegrenzung

Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Hindernisbegrenzung betroffen ist. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht bei konzessionierten Flugplätzen der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Sicherheitszonenplan nach Art. 42 des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0); bei Flugfeldern der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster nach Art. 62 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1).

Gemeinden mit Lärmbelastung

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

Verkehrsleistung - Ø 4 Jahre

durchschnittliche Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen der letzten vier Jahre.

- max. 10 Jahre

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

- Datenbasis LBK

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

- Potenzial SIL

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

Festlegungen

- Festsetzungen F
- Zwischenergebnisse Z
- Vororientierungen V

Festsetzungen

F

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

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

Gemäss Artikel 15 der Raumplanungsverordnung (RPV) darf ein konkretes Vorhaben erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf dafür besteht, eine Prüfung von Alternativstandorten stattgefunden hat, das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist, sich die wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt auf Grund der vorhandenen Grundlagen grob beurteilen lassen und wenn die Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich gegeben ist.

Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren; sie legen den räumlichen, zeitlichen und organisatorischen Rahmen fest, innerhalb welchem sich die Behörden bei der Erfüllung ihrer raumwirksamen Aufgaben zu bewegen haben.

Zwischenergebnisse

Z

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

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

Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren und – soweit bereinigt – in der Sache; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.

Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.

Vororientierungen

V

Vororientierungen zeigen raumwirksame Tätigkeiten, welche erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können, die sich aber noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen. Eine Abstimmungsanweisung kann als Vororientierung bezeichnet werden, wenn

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

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