



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

14.11.2018

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Teil IIIC Objektblätter 13. Serie

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, © 2018 swisstopo

Bezugsquelle

In elektronischer Form: www.bazl.admin.ch

11.2018

Sachplan

Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Teil IIIC – Objektblätter 13. Serie
mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht

14.11.2018

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

Inhalt

Einleitung

Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde

Objektblätter 13. Serie

BE Bern-Belp (Anpassung)

LU Luzern-Beromünster (Fortschreibung)

SZ Wangen

Legende zur Anlagekarte

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Anhänge

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV

Einleitung

Die konzeptionellen Ziele und Vorgaben des SIL verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 (SIL Teile I bis IIIB).

Die anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen werden in den Objektblättern festgelegt (SIL Teil IIIC). Bisher verabschiedete der Bundesrat die Objektblätter von insgesamt 56 Flugplätzen, darunter diejenigen für die Landesflughäfen Zürich und Basel-Mulhouse.

Die vorliegende dreizehnte Serie umfasst die Objektblätter für folgende Flugplätze:

	Kanton	Anlage	Teilnetz
Neues Objektblatt	SZ	Wangen	Flugfeld (Wasserflugplatz)
Anpassung	BE	Bern-Belp	Regionalflugplatz (mit Linienverkehr)
Fortschreibung	LU	Luzern-Beromünster	Flugfeld

Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde (Stand 14.11.2018)

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

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

IIIC Anlagespezifische Ziele und Vorgaben

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

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

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

Weitere Objektblattserien sind in Vorbereitung

Objektblätter 13. Serie

IIIC – BE-1	Bern-Belp (Anpassung)
IIIC – LU-2	Luzern-Beromünster (Fortschreibung)
IIIC – SZ-2	Wangen

Legende zu den Anlagekarten

Begriffserklärungen zu den Objektblättern

Anlage: **Bern-Belp** **BE-1**
Teilnetz: Regionalflugplatz (mit Linienverkehr)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: Belp
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Allmendingen, Belp, Bern, Bremgarten bei Bern, Diemerswil, Grosshöchstetten, Kehrsatz, Kirchlindach, Köniz, Konolfingen, Meikirch, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Muri bei Bern, Niedermuhlern, Ostermundigen, Rubigen, Schüpfen, Stettlen, Toffen, Vechigen, Wald (BE), Walkringen, Wohlen bei Bern, Worb, Zollikofen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Allmendingen, Belp, Kehrsatz, Muri bei Bern, Rubigen, Wald
- Verkehrsleistung (Motorflug):
 - Ø 4 Jahre: 49 600 (2013–16)
 - max. 10 Jahre: 59 000 (2011)
 - Datenbasis LBK: 75 000
 - Nachfrageprognose 2020: 75 000

Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

Grundlagendokumente:

- Betriebskonzession vom 09.09.2015
- Betriebsreglement vom 23.01.2017
- Lärmbelastungskataster vom März 2009
- Sicherheitszonenplan vom März 2000 mit Anpassung vom März 2006
- Koordinationsprotokoll vom Februar 2011

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Seit 1929 Flugplatz der Bundesstadt, 1951 konzessioniert, 1985 privatisiert. Einziger öffentlicher Flugplatz des Kantons Bern, wichtigster Flugplatz für den Wirtschaftsraum «Hauptstadtreigon Schweiz» und Basis für die in Bern stationierten Luftfahrzeuge des Bundes.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Linien-, Charter-, Taxi-, Transport-, Rund- und Arbeitsflüge), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Flüge mit Staatsluftfahrzeugen, Motor-, Helikopter- und Segelflug, Schulung/Aus- und Weiterbildung in allen Sparten, gelegentlicher Fallschirm- und Ballonsport, Werkflüge für Wartungs- und Unterhaltsbetriebe).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flughafens stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB3) und die Luftfahrtpolitik des Bundes. Sie sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.

Die Festlegungen zur *Infrastruktur* und zum *Betrieb* des Flughafens beruhen auf einer Luftverkehrsprognose für das Jahr 2020 sowie der Entwicklungsstrategie und der Masterplanung der Flughafenhalterin. Sie sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die Flughafenhalterin beabsichtigt, die Nutzungen auf dem Flughafenareal in den nächsten Jahren zu entflechten und neu anzuzuordnen: Ein Teil der Flughafenanlagen soll auf das Areal südwestlich der Piste ausgelagert werden, Graspiste, Segelflugpiste und Heliokopterlandeplätze sollen neu organisiert werden. Damit will sie den neuen Vorgaben im Bereich der Sicherheit (Security, Safety) und der prognostizierten Flugverkehrsnachfrage Rechnung tragen.

Die vorgesehene Umlagerung der Nutzungen auf dem Flughafenareal kann innerhalb des bestehenden *Flughafenperimeters* realisiert werden. Eine Erweiterung des Perimeters ist einzig für den neuen «Parkplatz Nord» erforderlich. Die Abstimmung mit der Nutzungsplanung der Gemeinde Belp ist erfolgt.

Der Sicherheitszonenplan wird überarbeitet und neu aufgelegt. Mit diesem Plan werden auch die vorgesehenen Änderungen am Pisten- system abgedeckt sein.

Ausgehend von der Luftverkehrsprognose hat die Flughafenhalterin die durch den künftigen Flugbetrieb zu erwartende *Lärmelastung* neu berechnet. In diesem Zusammenhang hat sie auch die An- und Abflugverfahren für die Helikopter und die Volten überprüft. Damit hat sie den Auftrag erfüllt, die Lärmsituation zu verbessern und die Konflikte mit dem Bauerwartungsgebiet in den umliegenden Gemeinden zu entschärfen. Die Abstimmung mit dem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept sowie mit der Siedlungsplanung der Gemeinde Belp ist noch vorzunehmen.

Zum *ökologischen Ausgleich* hat die Flughafenhalterin ein Konzept erarbeitet. Dieses Konzept weist den zu erhaltenden gesamthaften Naturwert auf dem Flughafenareal aus. Es dient zudem als Grundlage für die Festlegung künftiger ökologischer Ersatzmassnahmen.

Die *Zufahrt* zum Flughafenterminal erfolgt über die Kantonsstrasse. Die vorgesehenen Flughafenanlagen südlich der Piste werden über das bestehende Strassennetz (Stockmattstrasse) erschlossen.

F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Flughafen Bern-Belp ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er sichert durch Linien- und Charterverkehr die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren. Er dient weiter den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen und soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport. Er beherbergt zudem eine Basis für den Lufttransportdienst des Bundes. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht.	•		
Die Entwicklung des Flughafens richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen. Der Flughafen soll sich zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potentials massvoll entwickeln.	•		
Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird bezüglich den Betriebszeiten und Verkehrsarten im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die Umweltvorschriften sind einzuhalten; einzige bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm können Erleichterungen gewährt werden. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flughafenhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	•		
Anpassungen der An- und Abflugverfahren sind innerhalb der nachfolgenden Festlegungen zur Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung möglich.	•		
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal, einschliesslich des Bereichs für Befeuerungs-, Navigations- und Kommunikationsanlagen sowie ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen am nördlichen Pistenende [1], der Erweiterungsbereiche für Hochbauten, Abstellflächen [2] und Parkplätze [3] nordöstlich der Piste und des Bereichs für Hochbauten, Abstellflächen und Heliporterlandeplätze südwestlich der Piste [4] (vgl. Anlagekarte). Innerhalb des Flugplatzperimeters ist eine Änderung des Pistensystems (Anordnung von Graspiste, Segelflugpiste oder Heliporterlandeplatz) möglich.	•		
Der Kanton Bern und die zuständigen Bundesstellen prüfen den Umgang mit den Fruchtfolgefächern innerhalb des Perimeters.	•		
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		

	F	Z	V
<p>Neue Flughafenanlagen südlich der Piste sind von Belp her zu erschliessen. Die Gemeinde ist für die Planung dieser Erschliessung besorgt und realisiert sie in Zusammenarbeit mit der Flughafenthalterin.</p>	•		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung:</p> <p>Der Betrieb und die Entwicklung des Flughafens Bern-Belp, wie sie im vorliegenden Objektblatt festgelegt sind, sind das Ergebnis einer generellen Abwägung der Interessen der Gesellschaft, der Wirtschaft und des Umweltschutzes. Sie entsprechen den Grundsätzen der Nachhaltigkeit soweit dies auf Sachplanstufe beurteilt werden kann. Die abschliessende Prüfung der Umweltverträglichkeit neuer Vorhaben bei der Infrastruktur und beim Betrieb erfolgt in den entsprechenden Genehmigungsverfahren.</p> <p>Die Zweckbestimmung des Flughafens steht mit den Zielen des Kantons Bern in Einklang. Gemäss Richtplan befürwortet der Kanton Flüge im öffentlichen Interesse, verfolgt aber eine zurückhaltende Politik bei Flügen der rein privaten Bedarfsfliegerei. Er setzt sich für den Erhalt und den massvollen Ausbau des Linienverkehrs zu europäischen Zentren ein, sofern diese mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind. Die Koordination im Bereich der Luftfahrt auf kantonaler Ebene stellt die Luftfahrtkommission sicher.</p> <p>Den Festlegungen zum Betrieb liegt eine aktualisierte Luftverkehrsprognose zu Grunde. Diese stützt sich unter anderem auf die Nachfrageprognose zur «Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030» von 2005. Demnach ist bis 2020 mit einer Verkehrsmenge von jährlich 68 000 bis 75 000 (wovon bis zu 12 000 Linien- und Charterflüge) und einer Passagierzahl von bis zu 300 000 zu rechnen.</p> <p>Der Entwicklung der Verkehrsleistung sind durch Infrastruktur und Platzverhältnisse auf dem Belpmoos langfristig klare Grenzen gesetzt. Der Einsatz von grösseren Flugzeugtypen bleibt primär durch die Pistendimensionen und die topografischen Verhältnisse limitiert.</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</p> <p>In den vergangenen Jahren wurden am Flughafen verschiedene Um- und Ausbauten realisiert: Pistenverlängerung Richtung Nord und Betriebsgebäude (2001), Terminal (2003), Zufahrtsstrasse aus Richtung Belp, Abschnitt Ämmematt-Flughafenterminal (2005), Pistenverlängerung Richtung Süd und Erneuerung Instrumenten-Landesystem (2008). Auf den ursprünglich vorgesehenen Bau eines Parkhauses wurde verzichtet.</p> <p>Die Flughafenthalterin beabsichtigt nun, die Anlagen des privaten Geschäftsreiseverkehrs, der Wartungsfirmen, der Flugschulen sowie des Motor- und Segelflugsports von den Anlagen des Linien- und Charterverkehrs zu trennen und auf das Areal südwestlich der Piste auszulagern. Die Segelflugpiste soll aufgehoben und in die bestehende Graspiste integriert werden. Zusätzlich soll ein separates Landefeld für die Segelflugzeuge erhalten bleiben, das gleichzeitig als neue Helikopterlandefläche dienen soll. Ausgehend von dieser Landefläche sollen die An- und Abflugwege der Helikopter ebenfalls neu organisiert werden.</p>		<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i> Flughafen Bern AG, Flugplatzstr. 31, 3123 Belp</p>	

Durch diese Nutzungsumlegung kann im Terminalbereich und auf dem Vorfeld nördlich der Hauptpiste der für die Umsetzung der Sicherheitsvorgaben (mit der Pistenverlängerung verbundene Verbreiterung des Sicherheitsstreifens, strengere Hindernisbegrenzung, Trennung bei der Abfertigung der Passagiere nach den Bestimmungen des Schengenvertrags, verstärkte Zutrittskontrollen für das Personal auf dem Flughafenareal) notwendige Freiraum gewonnen werden.

Der Flugplatzperimeter ist mit dem Zonenplan der Gemeinde Belp abgestimmt. Die «Flugplatzzone A» innerhalb des Perimeters bietet auch Platz für Nebenanlagen. Im Zuge der vorgesehenen Umlagerung der Flughafen-nutzungen soll diese Flugplatzzone überprüft werden.

Befeuerungs-, Navigations- und Kommunikationsanlagen können auch ausserhalb des Flughafenperimeters realisiert werden (betrifft namentlich Anlagen am südlichen Pistenende).

Lärmbelastung:

Das «Gebiet mit Lärmelastung» definiert die mögliche Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmelastungskurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen.

Dem «Gebiet mit Lärmelastung» liegt die Luftverkehrsprognose für 2020 mit 75 000 Bewegungen zu Grunde. Darin enthalten sind 16 000 Bewegungen von Grossflugzeugen im Tagbetrieb (6–22 Uhr) und 200 in der ersten Nachtstunde (22–23 Uhr). Berücksichtigt ist ebenfalls der vorgesehene, auf der Satellitennavigation beruhende Anflug.

Dargestellt sind die Lärmkurven zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufen II und III (PW ES II und PW ES III). Sie umhüllen die Lärmkurven zum PW ES II bzw. III für den Gesamtverkehr am Tag (57 bzw. 60 dB(A)), den Gesamtverkehr in der ersten Nachtstunde (50 dB(A)) und den Verkehr der Kleinluftfahrzeuge (55 bzw. 60 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurven stehen stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglements- oder Plangenehmigungsverfahren) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsent-scheid festzuhalten. Sie müssen sich innerhalb des «Gebiets mit Lärmelastung» befinden. Eine Änderung des Betriebsreglements wird insbesondere fällig, wenn die vorgesehene Umgestaltung des Pistensystems (Zusammenlegung von Gras- und Segelflugpiste, Verlegung Helikopterlandeplatz) realisiert und die An- und Abflugwege entsprechend angepasst werden.

Bei der Genehmigung von Nutzungszonenplänen und bei Baubewilligun-gen in lärmelasteten Gebieten tragen Kanton und Gemeinden den Bestimmungen der LSV Rechnung. Sie berücksichtigen den Lärmelastungskat-taster (LBK) vom März 2009, in dem die nach Art. 36 LSV ermittelte Lärmelastung für den bestehenden Betrieb abgebildet ist.

Um die Entwicklung des Flugbetriebs auch langfristig mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen, berücksichtigen Kanton und Gemeinden bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung zusätzlich das «Gebiet mit Lärmelastung» (keine neuen Einzonungen auf Arealen mit Überschreitung des Planungs-werts). Dieses Gebiet ist auf die obere Grenze der Luftverkehrsprognose ausgerichtet. Dadurch soll dem Flughafen raumplanerisch ein Entwicklungs-spielraum gewährt werden, der seiner Funktion als wichtige Verkehrsinfra-struktur für den Wirtschaftsstandort Bern angemessen ist.

Die Ergebnisse des jährlichen Nachweises der Lärmelastung (Lärmber-echnung) sind dem BAZL und der kantonalen Luftfahrtkommission mitzuteilen. Sie dienen der Prüfung, ob sich der Betrieb im bewilligten Rahmen bewegt («zulässige Lärmimmissionen»).

Hindernisbegrenzung:

Der Sicherheitszonenplan gewährleistet die Freihaltung der An- und Abflugkorridore von Hindernissen. Er orientiert sich an den geltenden internationalen Normen («ICAO Annex 14»). Er ist für die Grundeigentümer verbindlich und bei der Erteilung von Baubewilligungen zu berücksichtigen. Er entfaltet seine Wirkung mit der öffentlichen Auflage nach Luftfahrtgesetz (LFG, Art. 43).

Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» entspricht der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im Sicherheitszonenplan. Das als Zwischenergebnis festgelegte Gebiet bezieht sich auf den Sicherheitszonenplan, der nach den Normen von «ICAO Annex 14» neu zu konstruieren und aufzulegen ist. Dieser überarbeitete Sicherheitszonenplan deckt auch die nach der vorgesehenen Umgestaltung des Pistensystems (Graspiste, Heli-kopterlandeplatz) erforderlichen Höhenbeschränkungen ab und muss bei einer Realisierung dieses Projekts nicht noch einmal angepasst werden. Er wird den bisher gültigen Sicherheitszonenplan vom März 2000 (angepasst aufgrund der verlängerten Piste im März 2006, Umriss in der Karte als Festsetzung dargestellt) ablösen.

Neu betroffen sind das Gebiet der Gemeinden Allmendingen, Bremgarten bei Bern, Diemerswil, Grosshöchstetten, Kirchlindach, Konolfingen, Meikirch, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Niedermuhlern, Ostermundigen, Schüpfen, Stettlen, Toffen, Vechigen, Walkringen, Wohlen bei Bern, Worb, Zollikofen sowie die Ortsteile Tägertschi und Trimstein der Gemeinde Münnsingen.

Die Gemeinden berücksichtigen die im Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen in ihrer Ortsplanung, indem sie keine Bauzonen ausscheiden, die bei der späteren Überbauung zur Durchstossung einer Hindernisbegrenzungsfläche führen würden. Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» selbst ist nicht direkt mit einer Höhenbeschränkung verbunden, es weist nur auf das vom Sicherheitszonenplan betroffene Gebiet hin.

Für Hindernisse, die höher als 60 m (im überbauten Gebiet) bzw. 25 m (ausserhalb überbautem Gebiet) sind, gilt zudem die Melde- und Bewilligungspflicht nach VIL Art. 63.

Gemäss «Konzept Windenergie» des Bundes vom 28. Juni 2017 (vgl. S. 18 und 31) kann der Kanton ein Windenergiegebiet nach Konsultation von BAZL und Skyguide unter Umständen auch innerhalb des «Gebiets mit Hindernisbegrenzung» im kantonalen Richtplan festlegen.

Natur, Landschaft und Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen zu unterscheiden: Die Ersatzmassnahmen beziehen sich auf die Pflicht zur ökologischen Wiederherstellung gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) bei der Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe. Mit den ökologischen Ausgleichsmassnahmen soll demgegenüber ein Beitrag im Sinne von Art. 18b NHG für die durch den Betrieb des Flughafens verursachten Belastungen auf den Naturhaushalt und die Landschaft geleistet werden (vgl. auch Landschaftskonzept Schweiz, Massnahme 6.03).

Als Arbeitshilfe zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen haben die Bundesstellen Empfehlungen herausgegeben (BUWAL/BAZL 2004).

Der empfohlene Richtwert von 12 % des Flughafenareals ist heute bei weitem übertroffen (ökologisch bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen und andere naturnahe Flächen). Zusätzliche Ausgleichsmassnahmen sind deshalb nicht mehr erforderlich, die bestehenden Naturwerte sollen aber erhalten bleiben. Als Referenzzustand hat die Flughafenhalterin den gesamthaften Naturwert innerhalb des Perimeters mit verschiedenen Feldaufnahmen ermittelt und in einem Konzept festgehalten («Management der ökologischen Ausgleichsflächen» vom Februar 2011). Für den geforderten periodischen Nachweis dieses gesamthaften Naturwerts ist ein Rhythmus von fünf Jahren vorgesehen.

Ausgehend vom Referenzzustand hat die Flughafenhalterin in ihrem Konzept auch den Ersatzbedarf für die vorgesehene Umlagerung der Nutzungen und das Potenzial für ökologische Aufwertungsmassnahmen auf dem unüberbauten Flughafenareal abgeschätzt. Das Konzept ermöglicht, die künftigen Ersatzmassnahmen unter Einhaltung des gesamthaften Naturwerts in ein ökologisches Netz einzubetten und bereits im Voraus einzuleiten. Es kann die detaillierten projektbezogenen Untersuchungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) jedoch nicht ersetzen: Nach NHG können der ökologische Wert der beanspruchten Flächen bzw. der Umfang der Ersatzmassnahmen erst zum Zeitpunkt der Plangenehmigung der einzelnen Bauvorhaben definitiv ermittelt und festgelegt werden.

Als Massnahme zur Luftreinhaltung hat die Flughafenhalterin 2001 schadstoffabhängige Landegebühren eingeführt. Diese Gebühren wurden 2010 an ein europäisches Modell angepasst, welches das Verursacherprinzip besser berücksichtigt. Die Gebühren richten sich neu nach der absoluten Menge der Stickoxidemissionen.

Der generelle Umgang mit den Fruchfolgefächern (FFF) richtet sich nach den Grundsätzen im Richtplan des Kantons Bern (Massnahmenblatt A_06).

Für den Umgang mit den FFF innerhalb des Flugplatzperimeters werden derzeit auf Bundesebene Lösungen gesucht. Zusammen mit dem Kanton wird insbesondere zu prüfen sein, ob und wieviele dieser FFF dem kantonalen Kontingent zugerechnet werden können. Innerhalb des Flugplatzperimeters sollen FFF höchstens nur noch auf Flächen ausgeschieden werden, welche die notwendige Bodenqualität aufweisen und langfristig nicht für Flughafenanlagen genutzt werden. Die FFF, die durch den Bau des Parkplatzes Nord verloren ging, wurde in diesem Sinne ersetzt.

Die Massnahmen zum Hochwasserschutz an der Aare und an der Gürbe sind mit der Flughafenplanung koordiniert. Als Grundlage ist die Gefahrenkarte der Gemeinde Belp zu berücksichtigen.

Bei künftigen Ausbauprojekten ist zu prüfen, ob der Flughafen auf Grund der vorgesehenen Änderungen in den Geltungsbereich der Störfallverordnung (StFV) fällt.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1314 Aarelandschaft zwischen Thun und Bern

BLN: 1320 Schwarzenburgerland mit Sense- und
Schwarzwasserschlucht

Moorlandschaft: 280 Aare/Giessen

Auengebiet: 69 Belper Giessen

Erschliessung:

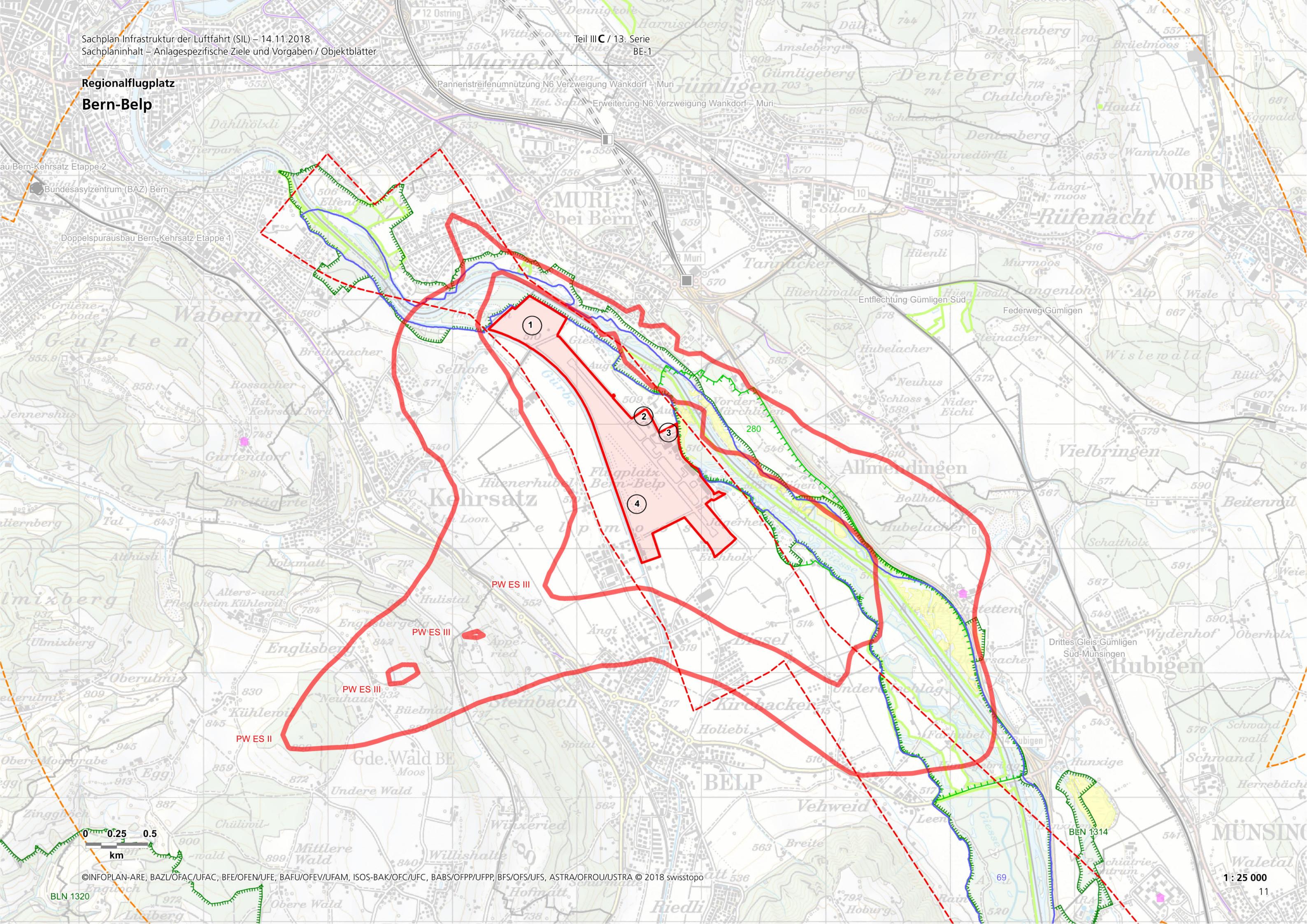
Dem Grundsatz, wonach Flugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zu erschliessen sind, wird mit den bestehenden Busverbindungen von Bern und von Rubigen/Belp Rechnung getragen. Die Qualität dieses öffentlichen Verkehrsangebots für Beschäftigte, Passagiere und Besucher am Flughafen soll erhalten und soweit möglich verbessert werden (z. B. direkte Verbindungen, attraktive Fahrplangestaltung). Mit einem massvollen, zurückhaltenden Ausbau des Parkplatzangebots und einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung auf dem Flughafenareal soll dieses Ziel weiterhin unterstützt werden. Im Gesamtkonzept, in das wesentliche Ausbauten der Parkplatzanlagen einzubetten sind, sind insbesondere auch das Zahlenverhältnis zwischen öffentlichem und privatem Verkehr am Flughafen (Modalsplit) und die Massnahmen zur Verbesserung des Anteils des öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen.

Die bestehende Strasse zwischen Kehrsatz und Flughafen bleibt als öffentliche Strasse bestehen. Insbesondere dient sie als wichtige Achse für Notfalleinsätze. Diese Zufahrt bleibt aber auf 800 Fahrten pro Tag beschränkt und kann nicht ausgebaut werden.

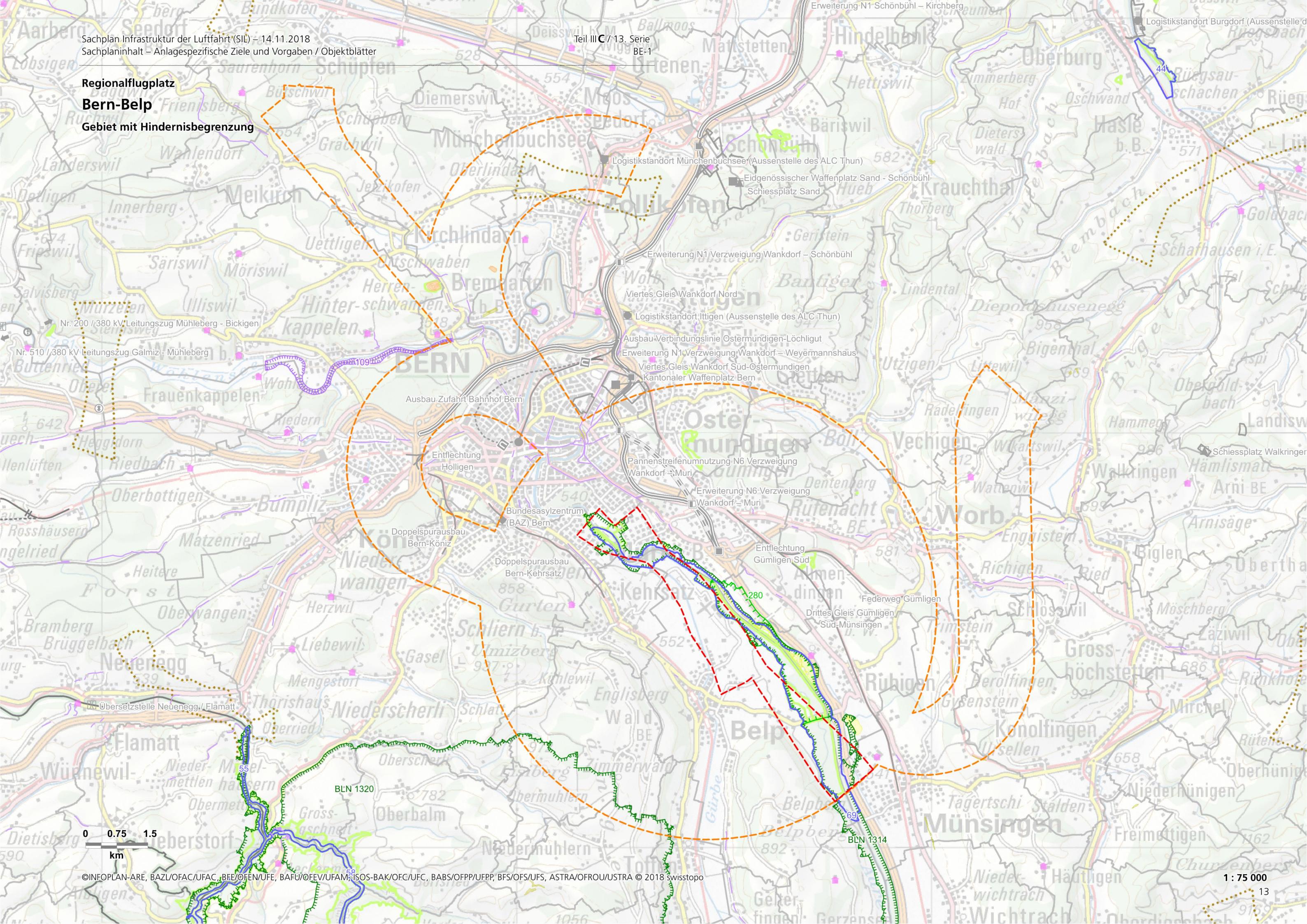
Die vorgesehenen Flughafenanlagen südlich der Piste werden über die Stockmattstrasse erschlossen.

Als Ersatz für die Parkplätze, die aufgehoben oder neu der Freizeitnutzung zugeteilt wurden (P5, P6, «Sommerparkplatz»), wurde neben den Terminalgebäuden, am Standort des ehemaligen Installationsparkplatzes, ein neuer Parkplatz erstellt («Parkplatz Nord»). Der Flugplatzperimeter wird entsprechend erweitert. Gemeinde Belp und Flughafenhalterin koordinieren ihr Parkplatzangebot, indem sie die eingeschlagene Entflechtung von Flughafen- und Freizeitparkplätzen weiterführen.

**Regionalflugplatz
Bern-Belp**



**Regionalflugplatz
Bern-Belp**
Gebiet mit Hindernisbegrenzung



Anlage: **Luzern-Beromünster** **LU-2**
Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Luzern
- Perimetergemeinde: Beromünster
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Beromünster, Eich, Hitzkirch, Römerswil
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Beromünster
- Verkehrsleistung (Motorflug):
 - Ø 4 Jahre: 9700 (2013-2016)
 - max. 10 Jahre: 12 340 (2011)
 - Datenbasis LBK: 20 007 (1993)
 - Potential SIL: 19 500

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 01.12.1971
- Betriebsreglement vom 10.11.2016
- Lärmelastungskataster von 1993
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 12.07.2018
- Koordinationsprotokoll vom Dezember 2008

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugfeld, seit 1960 in Betrieb, dient primär dem Flugsport.
Gewerbsmässiger Flugverkehr (Taxi- und Transportflüge), nichtgewerbsmässige Flüge (Motor-, Helikopter- und Segelflug, Schulung, Fallschirmsport, Werkflüge).

Stand der Koordination:

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

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

Die Flugplatzhalterin plant kurzfristig die *Befestigung der Motorflugpiste* mit Rasenrasterplatten. Langfristig plant sie den Einbau einer Hartbelagspiste. Ziele der Pistenbefestigung sind die Erhöhung der Sicherheit bei Start und Landung, eine bessere Nutzbarkeit der Piste bei nassem Untergrund sowie eine Reduktion der Lärmelastung. Damit die Sicherheitsabstände am nördlichen und südlichen Pistenende eingehalten werden können, ist die Piste unabhängig von einer Befestigung um 20 Meter auf neu 490 Meter zu verkürzen (bisher 510 Meter). Die Pistenbreite wird bei einer Befestigung neu 20 Meter betragen (bisher 30 Meter).

<p>Der <i>Flugbetrieb</i> wird nicht ausgedehnt. Für Helikopter wurden neue An- und Abflugrouten eingeführt und das Verbot des Simultanbetriebs von Motorflugpiste und Segelflugpiste im Betriebsreglement verankert. Das Betriebsreglement wurde entsprechend angepasst. Gegen die Pistenbefestigung bestehen aus raumplanungs- und umweltrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Vorbehalte. Fruchtfolgeflächen sind nicht betroffen. Diese Vorhaben erfordern eine <i>Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)</i>. Die UVP wird im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchgeführt.</p> <p>Einschränkungen der Betriebszeiten oder der Verkehrsleistung, die weiter gehen als die Bestimmungen im geltenden Betriebsreglement, sind mit der Gemeinde Beromünster auf <i>privatrechtlicher Ebene</i> geregelt.</p> <p>Zur <i>Verminderung der Lärmbelastung im Siedlungsgebiet</i> überprüft die Flugplatzhalterin periodisch die Einhaltung der publizierten An- und Abflugrouten.</p>	F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
<p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Luzern-Beromünster ist ein privates Flugfeld. Er dient dem Flugsport (inkl. Fallschirm- und Segelflugsport), der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Arbeits- und Touristikflügen. Weiter können Helikopterflüge für gewerbsmässige Material- und Personentransporte sowie die fliegerische Aus- und Weiterbildung durchgeführt werden.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugbetrieb wird bezüglich der Verkehrsleistung und der Betriebszeiten grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die Motorflugpiste kann zur Verbesserung der Nutzbarkeit befestigt werden.</p> <p>Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind im Rahmen der Genehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz zu untersuchen und falls erforderlich mit geeigneten Massnahmen auszugleichen.</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 einschliesslich der geplanten Erweiterungen Hangar Motorflugzeuge [1] und Restaurant [2] (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p>		• • • •		

	F	Z	V
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung. Im Rahmen der Genehmigung des Betriebsreglements und der Pistenbefestigung sind die zulässige Lärmelastung nach LSV festzulegen und der Lärmelastungskataster entsprechend anzupassen.	•		
Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).	•		
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauforderungen) ökologisch aufgewertet werden. Die zwischen den beiden Pisten verlaufende Wyne, ein öffentliches Gewässer, ist im Bereich des Flugplatzes bereits ökologisch aufgewertet. Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem Konzept der Flugplatzhalterin. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	• •		
E R L Ä U T E R U N G E N			ZUSTÄNDIGE STELLE
Zweckbestimmung, Betrieb: Der Flugbetrieb wird grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die im SIL-Objektblatt Luzern-Beromünster (Fassung vom 01.07.2009) formulierten Aufträge zum Flugbetrieb der Heli und zur Simultanbenutzung der Pisten sind mit dem neuen Betriebreglement vom 10.11.2016 erfüllt.			<i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Flubag Flugbetriebs AG Moos, 6025 Neudorf
Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt die bestehenden Flugplatzanlagen inkl. Sicherheitsabstände sowie die notwendigen Flächen für die Erweiterungsprojekte der Flugplatzhalterin. Diese Projekte beinhalten die Befestigung der Motorflugpiste mit Rasenrasterplatten und ggf. zu einem späteren Zeitpunkt mit Hartbelag, den Neubau eines Hangars für Motorflugzeuge sowie den Ersatz/Neubau eines Flugplatzrestaurants mit integriertem C-Büro. Der Flugplatzperimeter entspricht in seiner Ausdehnung weitgehend der geltenden Flugfeldzone FF im Zonenplan der Gemeinde Neudorf (Abweichungen im Bereich Sicherheitsabstände, nördliches Ende Segelflugpiste). Zur Beurteilung von Flugplatzanlagen durch das BAZL ist der Erlass einer Flugfeldzone nicht erforderlich. Im Einzelnen plant die Flugplatzhalterin die Befestigung der Motorflugpiste auf ihrer ganzen Länge und Breite. Um die erforderlichen Sicherheitsabstände am nördlichen und südlichen Pistenende einhalten zu können, muss die Flugplatzhalterin die Piste unabhängig von einer allfälligen Befestigung um 20 Meter von bisher 510 Meter auf neu 490 Meter verkürzen.			

Die Pistenachse bleibt unverändert am bisherigen Standort. Die Pistenbreite der Motorflugpiste würde nach deren Befestigung 20 Meter betragen (bisher 30 Meter).

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

Lärmbelastung:

Das Gebiet der Lärmbelastung definiert die mögliche Entwicklung des Flugplatzes. Die Berechnung der Lärmkurven basiert auf der Bewegungszahl (inkl. der jahreszeitlichen Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen (inkl. Helikopterrouten). Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Überprüfung der Lärmkurven erforderlich.

Die Lärmbelastungskurve basiert auf der Lärmberechnung des Betriebsjahrs 2006. Diese Lärmberechnung beruht auf dem Entwicklungspotenzial von 19 500 Flugbewegungen pro Jahr (der Lärmelastungskataster von 1993 basiert auf 20 007 Flugbewegungen; im Betriebsreglement vom 22.01.2004 waren 20 000 Flugbewegungen statuiert).

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).

Das Gebiet mit Lärmelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Änderung des Betriebsreglements wurde die zulässige Lärmelastung nach LSV festgelegt. Der Lärmelastungskataster ist entsprechend anzupassen.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 12.07.2018. Kanton und Gemeinden tragen dem Kataster bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

Gemäss «Konzept Windenergie» des Bundes vom 28. Juni 2017 (vgl. S. 18 und 31) kann der Kanton ein Windenergiegebiet nach Konsultation von BAZL und Skyguide unter Umständen auch innerhalb des «Gebiets mit Hindernisbegrenzung» im kantonalen Richtplan festlegen.

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.

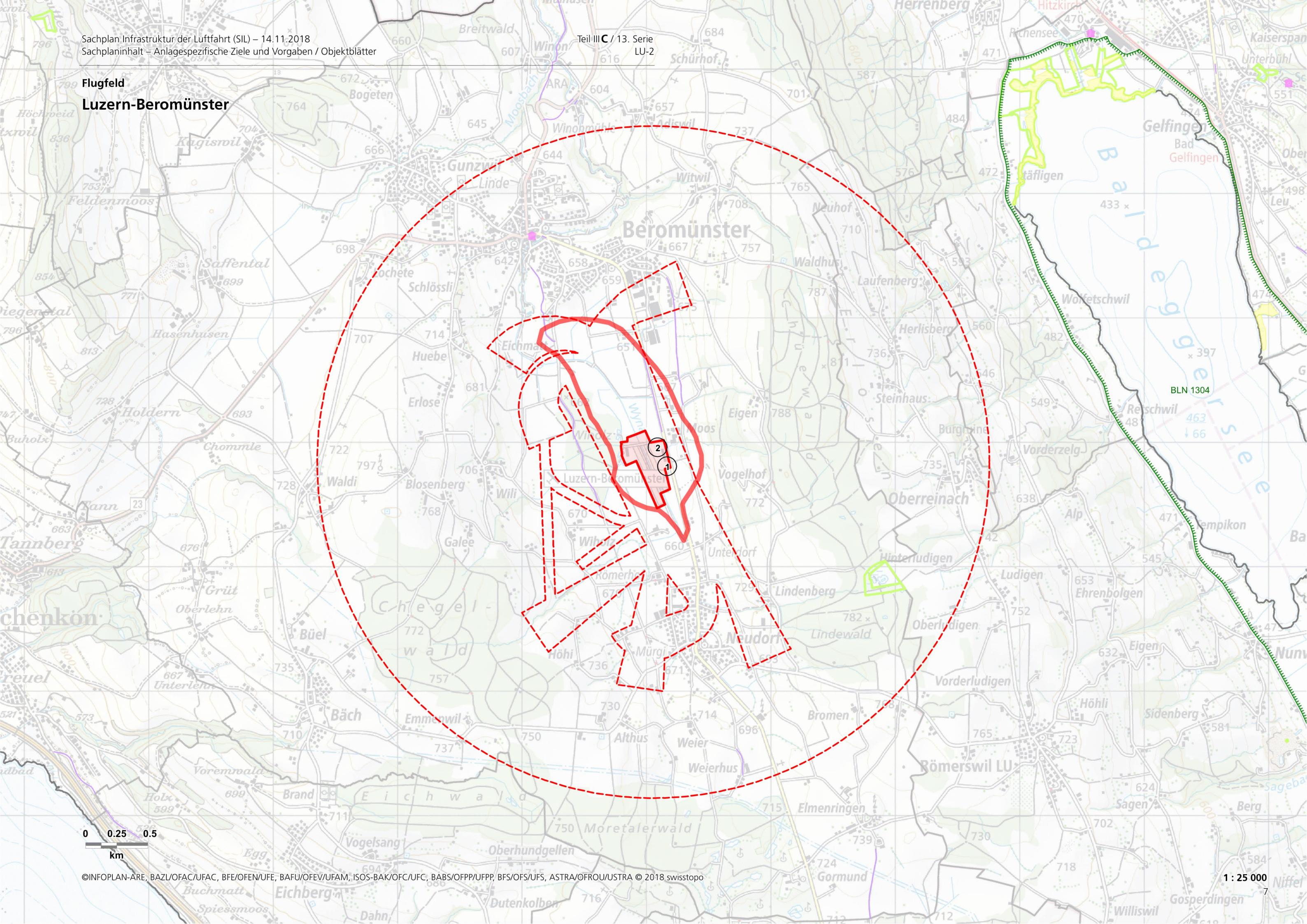
Gestützt auf das Sachziel 6E des Landschaftskonzepts Schweiz soll die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugfeld den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Flugplatzperimeters realisiert werden. Wo zweckmäßig, können auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

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

Die Flugplatzhalterin hat in Zusammenhang mit dem Genehmigungsverfahren zur Änderung des Betriebsreglements ein Konzept mit konkreten Massnahmen zum ökologischen Ausgleich eingereicht. Diese Massnahmen wurden in der Plangenehmigung des BAZL vom 22. April 2015 für verbindlich erklärt und sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen, resp. diese hat die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.

Die Auswirkungen der geplanten Pistenbefestigung auf Natur und Landschaft insbesondere hinsichtlich allfälliger notwendiger Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen sowie der Erfüllung der Anforderungen an den ökologischen Ausgleich, den Gewässerschutz bzw. allfällige Massnahmen zum Gewässerschutz sind im Umweltverträglichkeitsbericht aufzuzeigen.

**Flugfeld
Luzern-Beromünster**



Anlage: **Wangen** **SZ-2**
Teilnetz: Flugfeld (Wasserflugplatz)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkantone: Schwyz, St. Gallen
- Perimetergemeinden: Altendorf, Lachen, Rapperswil-Jona, Tuggen, Wangen (SZ)
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: -
- Gemeinden mit Lärmbelastung: -
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 415 Bewegungen (2013–16)
 - max. 10 Jahre: 666 (2014)

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 22.01.1976
- Koordinationsprotokoll vom Mai 2017

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Privates Flugfeld, seit 1954 in Betrieb, einziger Wasserflugplatz der Schweiz (vgl. SIL-Konzeptteil IIIB4)

Das Flugfeld dient Sport- und Freizeitflügen sowie Aus- und Weiterbildungsflügen (Wasserflugberechtigung), in geringem Ausmass auch Arbeitsflügen (Sichtung von Treibholz etc.).

Stand der Koordination:

Die *Funktion* des Flugfelds stützt sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB4) und ist auf die Ziele des kantonalen Richtplans abgestimmt. Das Flugfeld soll neu «Wangen» anstelle «Lachen» heissen.

Die *Entwicklung* des Flugfelds soll hinsichtlich der Verkehrsleistung durch ein Bewegungskontingent von 1500 Flugbewegungen/Jahr begrenzt werden. Dies weil sich die Festlegung des Gebiets mit Lärmbelastung auf dem See erübrigt. Ebenso soll auf dem See wegen fehlenden, dauerhaften Hindernissen kein Gebiet mit Hindernisbegrenzung festgelegt werden.

Perimeter und Infrastruktur des Wasserflugplatzes sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzieilen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Der Flugplatzhalter sieht eine Erweiterung des bestehenden Hangars und den Bau eines Technikraums/Carports vor.

<p>Für den Betrieb des Wasserflugplatzes ist ein Betriebsreglement zu erstellen. In diesem sind das Bewegungskontingent, die Betriebszeiten, die Fortbewegung der Wasserflugzeuge im Wasser (zwischen Hangar und Start- und Landefläche auf dem See), die An- und Abflugrouten sowie die Koordination der An- und Abflüge mit dem benachbarten Flugplatz Wangen-Lachen (LSPV) verbindlich festzulegen. Der Flugplatz Wangen-Lachen wird mit Ausnahme dieser Koordination unabhängig vom Wasserflugplatz Wangen betrieben.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Wasserflugplatz ist ein privates Flugfeld und wird mit «Wangen» benannt. Er dient insbesondere Sport- und Freizeitflügen (Wasserflugsport) sowie Aus- und Weiterbildungsflügen (Erwerb der Wasserflugberechtigung), daneben auch Arbeitsflügen.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugbetrieb ist auf 1500 Flugbewegungen/Jahr begrenzt. Das Jahreskontingent, die Betriebszeiten sowie die weiteren Vorgaben zum Betrieb (An- und Abflugrouten, Koordination mit Flugplatz Wangen-Lachen und dem Schiffsverkehr etc.) sind in einem Betriebsreglement festzulegen.</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>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter (vgl. Anlagekarte) umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Landareal sowie die für den Flugbetrieb benutzte Seeoberfläche («Taxiway», Start- und Landefläche auf dem See). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Flugplatzperimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p>Lärmelastung: Kein Gebiet mit Lärmelastung.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Kein Gebiet mit Hindernisbegrenzung.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Die luftfahrtseitig nicht genutzte Landfläche des Wasserflugplatzes soll unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerafordernisse) 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>	F • • • • • • •	Z	V

E R L Ä U T E R U N G E N	ZUŠÄNDIGE STELLE
<p>Zweckbestimmung: Die Zweckbestimmung des Wasserflugplatzes Wangen ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und den Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil SIL Teil III B4. Die Umbenennung des Flugfelds erfolgt auf Wunsch der Gemeinde Wangen, auf deren Gebiet sich das Landareal des Wasserflugplatzes befindet, und in Absprache mit dem Flugplatzhalter, der Gemeinde Lachen sowie dem Kanton (vgl. Koordinationsprotokoll). Der neue Name ist vom Bund bei der Betriebsbewilligung, im (zu erstellenden) Betriebsreglement und in den offiziellen Luftfahrtpublikationen (AIP, VFR Manual, Luftfahrtkarte etc.) sowie von Kanton und Gemeinde Wangen in ihren Publikationen (Richtplan, Nutzungsplan, Ortsplan etc.) zu berücksichtigen.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugplatzhalter will den Betrieb des Wasserflugplatzes grundsätzlich im bisherigen Rahmen fortführen, geht indes von einer Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen aus. Dies weil der Wasserflugplatz die einzige schweizerische Ausbildungsstätte zum Erwerb der Wasserflugberechtigung darstellt und die Anzahl der im Luftfahrzeugregister eingetragenen amphibischen Wasserflugzeuge steigt. Da kein Gebiet mit Lärmbelastung ausgewiesen wird, wird der Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb über ein Jahreskontingent von 1500 Flugbewegungen begrenzt. Das Kontingent ist nebst den übrigen Bestimmungen zum Flugbetrieb in das zu erstellende Betriebsreglement aufzunehmen. Auf dem Weg zwischen Hangar und Start- und Landefläche auf dem See («Taxiway») befinden sich die Wasserflugzeuge im Wasser und sie haben die Bestimmungen (Vortrittsregeln, Höchstgeschwindigkeit etc.) der Binnenschiffahrtsverordnung (BSV, SR 747.201.1) einzuhalten.</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt die von den Flugplatzanlagen und für den Flugbetrieb beanspruchte Fläche an Land und Wasser. Darin enthalten sind der Hangar mit der landseitigen Zufahrt und den Autoparkplätzen, die Slipstellen/Bootsstege zum Ein- und Auswassern der Flugzeuge, der «Taxiway» zwischen Hangar und Start- und Landefläche auf dem See sowie die eigentliche Start- und Landefläche auf dem See. Die beträchtliche Ausdehnung dieser Fläche ist dadurch begründet, dass die Piloten und Pilotinnen genügend Fläche zur Verfügung haben müssen, um Rücksicht auf Schiffe, Boote und sonstige Aktivitäten auf dem See nehmen zu können. Der Flugplatzperimeter überlagert auf dem Land die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Wangen. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität. Starts und Landungen mit Wasserflugzeugen ausserhalb der Start- und Landefläche auf dem See (auf dem Zürichsee oder auf anderen öffentlichen Gewässern) unterliegen den Bestimmungen der Aussenlandeverordnung (AuLaV, SR 748.132.3).</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalter:</i> Ulrich Diethelm, 8808 Pfäffikon</p>

Lärmbelastung:

In der Anlagekarte wird kein Gebiet mit Lärmbelastung ausgewiesen. Aufgrund der nicht fix definierten Piste, fehlender Immissionsgrenzwerte auf dem See sowie der geringen Störwirkung der Wasserflugzeuge am Ufer und in Ufernähe wird auf eine Fluglärmberechnung und die Erstellung eines Lärmbelastungskatasters (LBK) verzichtet. Die Lärmemissionen der Wasserflugzeuge im Hafenbecken und in Ufernähe sind mit denjenigen von Motorbooten vergleichbar. Eine vom BAZL vorgenommene Lärmabschätzung kommt zum Schluss, dass die Wasserflugzeuge bei den Wohnbauten im Bereich des Hafenbeckens die Planungswerte der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) einhalten.

Hindernisbegrenzung:

In der Anlagekarte wird kein Gebiet mit Hindernisbegrenzung ausgewiesen. Aufgrund der variablen Piste und dem Umstand, dass sich auf dem See keine dauerhaften Hindernisse befinden, wird auf die Erarbeitung eines Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) verzichtet.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Die Lage und Ausdehnung der Start- und Landefläche auf dem See trägt den Anliegen des Naturschutzes durch den Uferabstand von 300 m sowie den Abstand vom national bedeutsamen Wasser- und Zugvogelreservat Zürich-Obersee Rechnung.

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 beim Flugfeld 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 terrestrischen Flugplatzperimeters auszugehen.

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 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/BUWAL 2004).

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten:

BLN: 1405 Frauenwinkel-Ufenau-Lützelau

BLN: 1406 Zürcher Obersee

Moorlandschaft: 351 Frauenwinkel

Auengebiet: 225 Aahorn

Wasser- und Zugvogelreservat: 105 Zürich-Obersee: Guntliweid bis Bätzimatt (SZ)

Flugfeld (Wasserflugplatz)

Wangen

Rapperswil SG

JONA

BLN 1405

351

BLN 1406

105

358

369

386

400

407

409

412

413

414

415

416

417

418

419

420

421

422

423

424

425

426

427

428

429

430

431

432

433

434

435

436

437

438

439

440

441

442

443

444

445

446

447

448

449

450

451

452

453

454

455

456

457

458

459

460

461

462

463

464

465

466

467

468

469

470

471

472

473

474

475

476

477

478

479

480

481

482

483

484

485

486

487

488

489

490

491

492

493

494

495

496

497

498

499

500

501

502

503

504

505

506

507

508

509

510

511

512

513

514

515

516

517

518

519

520

521

522

523

524

525

526

527

528

529

530

531

532

533

534

535

536

537

538

539

540

541

542

543

544

545

546

547

548

549

550

551

552

553

554

555

556

557

558

559

560

561

562

563

564

565

566

567

568

569

570

571

572

573

574

575

576

577

578

579

580

581

582

583

584

585

586

Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



Gebiet mit Hindernisbegrenzung
aire de limitation d'obstacles
area con limitazione degli ostacoli



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



Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo



...

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti

Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale

Kantongrenze
limite de canton
confine cantonale

Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

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



Infrastruktur Strasse
infrastructure route
infrastruttura stradale



Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria



Infrastruktur Schifffahrt
infrastructure navigation
infrastruttura navigazione



Militär*
militaire*
militare*



Übertragungsleitungen
lignes de transport d'électricité
eletrodotti



Geologische Tiefenlager
dépôts en couches géologiques
profondes
depositi in strati geologici profondi



Asyl
Asile
Asilo

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 Übergangsmaar
haut-marais et marais de transition
torbiera alta e torbiera di transizione



Trockenwiesen und -weiden
Prairies et pâtures secs
Prati e pascoli secchi



Auengebiet
zone alluviale
zona golenale



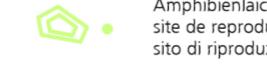
Wasser- und Zugvogelreservat
réserve d'oiseaux d'eau et de migration
riserva di uccelli aquatici e di uccelli migratori



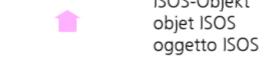
Jagdbanngebiet
district franc
bandita



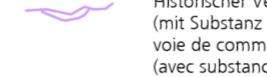
Wildtierkorridor überregional
corridor faunistique suprarégional
corridoio faunistico sovaregionale



Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte
site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants
sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi e mobili



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS



Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung
(mit Substanz bzw. viel Substanz)
voie de communication historique d'importance nationale
(avec substance, resp. beaucoup de substance)
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale
(con sostanza, risp. con molta sostanza)

* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017;
planerische Massnahmen Stand SPM 2001 bzw. Sachplan
Waffen- und Schiessplätze 1998

* Installations approuvées dans la Partie programme du PSM
du 08.12.2017; mesures panifiées état PSM 2001 ainsi que
PS des places d'armes et de tir de 1998

* Installazioni approvate nella Parte programmatica del PSM
del 08.12.2017; misure di pianificazione stato PSM del 2001
risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Perimetergemeinden

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

Gemeinden mit Hindernisbegrenzung

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

Gemeinden mit Lärmbelastung

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

Verkehrsleistung - Ø 4 Jahre

durchschnittliche Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen der letzten vier Jahre.

- max. 10 Jahre

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

- Datenbasis LBK

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

- Potential SIL

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

Festlegungen

- Festsetzungen F
- Zwischenergebnisse Z
- Vororientierungen V

Festsetzungen

F

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

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

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

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

Zwischenergebnisse

Z

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

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

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

Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.

Vororientierungen

V

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

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

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

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

Inhalt Erläuterungsbericht

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

1 Gegenstand der Planung

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

Seither werden schrittweise die Objektblätter mit den anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen erarbeitet (Teil IIIC). Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Objektteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen und in Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen zu erarbeiten.

Bisher wurden vom Bundesrat insgesamt 56 Objektblätter genehmigt, davon 2 Landesflughäfen, 10 Regionalflugplätze, 2 zivil mitbenützte Militärflugplätze, 36 Flugfelder und 6 Heliokopterflugfelder (vgl. auch Kap. Sachplaninhalt S. 7).

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

Die vorliegende dreizehnte Serie enthält das Objektblatt für das Flugfeld (Wasserflugplatz) Wangen (SZ), eine Anpassung des Objektblattes für den Regionalflugplatz (mit Linienverkehr) Bern-Belp (BE) und eine Fortschreibung des Objektblattes für das Flugfeld Luzern-Beromünster (LU).

2 Planungsablauf und Zusammenarbeit

Grundlage für die Erarbeitung des neuen Objektblattes Wangen (SZ) war das im Konzeptteil des SIL verlangte Koordinationsprotokoll zur räumlichen Abstimmung (Teil III A-3). Das Protokoll hält die Ergebnisse der Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Planungsträgern fest. Beteiligt waren die zuständigen Bundesstellen (BAZL, ARE, BAFU), die zuständigen Fachstellen des betroffenen Kantons Schwyz, die betroffenen Gemeinden sowie der Anlagebetreiber (Flugplatzhalter). Zu diesem Objektblatt wurde von März bis Juni 2018, nach einer ersten Konsultation der betroffenen Bundesstellen, die Anhörung von Kanton und Gemeinden durchgeführt. Der Kanton prüfte, ob das Objektblatt mit den Zielen und Grundsätzen seiner Richtplanung übereinstimmt und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen. Gleichzeitig fand für das neue Objektblatt Wangen (SZ) eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung statt.

Die Anpassung des Objektblatts Bern-Belp (BE) geht auf einen Antrag des Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) an das BAZL zurück. Das VBS hat im Rahmen der Überarbeitung der Objektblätter der Militärflugplätze im Sachplan Militär (SPM) festgestellt, dass die bestehende militärische Nutzung (Basis des Lufttransportdienstes des Bundes) des Regionalflugplatzes Bern-Belp im SIL-Objektblatt nicht erwähnt ist. Gestützt darauf und im Einverständnis mit dem Konzessionär (Flughafen Bern AG) wurde die Zweckbestimmung im Objektblatt ergänzt sowie die Ausgangslage und die Erläuterungen im Objektblatt aktualisiert. Zu diesem Objektblatt wurde von März bis Juni 2018, nach einer ersten Konsultation der betroffenen Bundesstellen, die Anhörung des Kantons Bern sowie der Standortgemeinde Belp durchgeführt. Aufgrund der Tatsache, dass mit der Anpassung der Zweckbestimmung lediglich die bisherige resp. gegenwärtige Nutzung des Flugplatzes im Objektblatt korrekt erfasst wird und der Kreis der räumlich Betroffenen unverändert bleibt,

wurde sowohl auf eine Ergänzung des Koordinationsprotokolls als auch auf eine öffentliche Mitwirkung zur Anpassung des Objektblatts verzichtet.

Die Fortschreibung des bestehenden Objektblattes Luzern-Beromünster (LU) umfasst hauptsächlich die Anpassung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung an den neu in Kraft gesetzten Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster. Darüber hinaus wurden im Zuge der Fortschreibung überholte Inhalte in der Ausgangslage und den Erläuterungen aktualisiert. Nach einer ersten Konsultation der betroffenen Bundesstellen konnten der Kanton und die betroffenen Gemeinden ebenfalls im Rahmen der Anhörung von März bis Juni 2018 zu den Änderungen Stellung nehmen. Die Anträge aus der Anhörung sowie die Art der Berücksichtigung sind nachfolgend zusammengestellt.

In der anschliessenden zweiten Ämterkonsultation von September 2018 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

3.0 Generell zu allen Objektblättern

3.0.1 Ämterkonsultation

Im Rahmen der Ämterkonsultation sind keine generellen Anträge zu allen Objektblättern eingegangen.

3.1 Objektblatt Bern-Belp

3.1.1 Ämterkonsultation

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<i>Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EDA Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten / DFAE Département fédéral des affaires étrangères / DFAE Dipartimento federale degli affari esteri</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>ASTRA Bundesamt für Strassen / OFROU Office fédéral des routes / USTRA Ufficio federale delle strade</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia</i>		
Erläuterungen, Hindernisbegrenzung: [...] «Gemäss «Konzept Windenergie» des Bundes vom 28. Juni 2017 (vgl. S. 18 und 31) kann der Kanton ein Windenergiegebiet nach Konsultation von BAZL und Skyguide unter Umständen auch innerhalb des «Gebiets mit Hindernisbegrenzung» im kantonalen Richtplan festlegen.»	Erläuterungen, Hindernisbegrenzung; Ergänzung: [...] «Gemäss «Konzept Windenergie» des Bundes vom 28. Juni 2017 (vgl. S. 18 und 31) kann der Kanton ein Windenergiegebiet nach Konsultation von BAZL und Skyguide unter Umständen auch innerhalb des «Gebiets mit Hindernisbegrenzung» im kantonalen Richtplan festlegen.»	Dem Antrag wird entsprochen.
<i>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWL Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays / UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EFV Eidgenössische Finanzverwaltung / AFF Administration fédérale des finances / AFF Amministrazione federale delle finanze</i>		
keine Bemerkungen	-	-

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
seco Staatssekretariat für Wirtschaft / seco Secrétariat d'Etat à l'économie / seco Segreteria di Stato dell'economia		
keine Bemerkungen	-	-
swisstopo Bundesamt für Landestopografie / swisstopo Office fédéral de topographie / swisstopo Ufficio federale di topografia		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
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
Kanton Bern		
1 Wir stimmen der Anpassung des Objektblatts zu.	-	-
2 Die Aussagen über die Strassenerschließung des Flughafens sind nicht mehr aktuell, da die neue Zufahrtsstrasse zum Flughafen realisiert ist. Wir beantragen, den Text zur Strassenerschließung wie folgt zu aktualisieren: Ausgangslage, Stand der Koordination, Zufahrtsstrasse: «Die Zufahrtsstrasse ab Belp zum Flughafenterminal soll mit einem neuen Strassenabschnitt Lindenkreisel–Ämmematt ergänzt werden. Die Zufahrt zum Flughafenterminal erfolgt über die Kantonsstrasse (Strassenplan Erschliessung Flughafen Bern-Belp vom 22. August 2001). Die vorgesehenen Flughafenanlagen südlich der Piste werden über die Stockmattstrasse erschlossen. Ein genehmigter Straßenplan liegt vor, Kanton und Gemeinde Belp regeln die Finanzierung. Zudem plant die Gemeinde Belp eine neue Strasse in die Industriegebiete (Verbindung Ämmematt–Hüenerhubel), die auch zur Erschließung der vorgesehenen Flughafenanlagen südlich der Piste dienen kann. Bis zur Realisierung dieser Strasse kann die bestehende Zufahrt (Muristrasse) als Übergangslösung weitergenutzt werden.»	Dem Antrag wird entsprochen. Ausgangslage, Stand der Koordination, Zufahrtsstrasse: «Die Zufahrtsstrasse ab Belp zum Flughafenterminal soll mit einem neuen Strassenabschnitt Lindenkreisel–Ämmematt ergänzt werden. Die Zufahrt zum Flughafenterminal erfolgt über die Kantonsstrasse. Die vorgesehenen Flughafenanlagen südlich der Piste werden über das bestehende Strassenennet (Stockmattstrasse) erschlossen. Ein genehmigter Straßenplan liegt vor, Kanton und Gemeinde Belp regeln die Finanzierung. Zudem plant die Gemeinde Belp eine neue Strasse in die Industriegebiete (Verbindung Ämmematt–Hüenerhubel), die auch zur Erschließung der vorgesehenen Flughafenanlagen südlich der Piste dienen kann. Bis zur Realisierung dieser Strasse kann die bestehende Zufahrt (Muristrasse) als Übergangslösung weitergenutzt werden.»	
Festlegungen, Erschliessung: «Der Kanton und die Gemeinde Belp erstellen eine neue Zufahrtsstrasse ab Belp zum Flughafenterminal.»	Festlegungen, Erschliessung: «Der Kanton und die Gemeinde Belp erstellen eine neue Zufahrtsstrasse ab Belp zum Flughafenterminal.»	Erläuterungen, Erschliessung: «Die bereits erstellte Zufahrtsstrasse zwischen Ämmematt und Flughafenterminal soll durch einen neuen Strassenabschnitt

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<p>zwischen Lindenkreisel und Ämmematt ergänzt werden. Für diesen Strassenabschnitt besteht ein genehmigter Strassenplan. Die Finanzierung wird zwischen Kanton und Gemeinde Belp geregelt.»</p> <p>[...]</p> <p>«Die vorgesehenen Flughafenanlagen südlich der Piste <u>werden über die Stockmattstrasse</u> sollen mit der von der Gemeinde Belp geplanten neuen Zufahrtsstrasse in die Industriegebiete (Verbindung Ämmematt Hüenerhubel) erschlossen werden. Bis zur Realisierung dieser Strasse kann die bestehende Zufahrt (über die Muristrasse) als Übergangslösung weitergenutzt werden.»</p>	<p>zwischen Lindenkreisel und Ämmematt ergänzt werden. Für diesen Strassenabschnitt besteht ein genehmigter Strassenplan. Die Finanzierung wird zwischen Kanton und Gemeinde Belp geregelt.»</p> <p>[...]</p> <p>«Die vorgesehenen Flughafenanlagen südlich der Piste <u>werden über die Stockmattstrasse</u> sollen mit der von der Gemeinde Belp geplanten neuen Zufahrtsstrasse in die Industriegebiete (Verbindung Ämmematt Hüenerhubel) erschlossen werden. Bis zur Realisierung dieser Strasse kann die bestehende Zufahrt (über die Muristrasse) als Übergangslösung weitergenutzt werden.»</p>	
Gemeinde Belp		
Verzicht auf Stellungnahme	-	-

3.2 Objektblatt Luzern-Beromünster (Fortschreibung)

3.2.1 Ämterkonsultation

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale		
keine Bemerkungen	-	-
EDA Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten / DFAE Département fédéral des affaires étrangères / DFAE Dipartimento federale degli affari esteri		
keine Bemerkungen	-	-
VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport		
keine Bemerkungen	-	-
ASTRA Bundesamt für Strassen / OFROU Office fédéral des routes / USTRA Ufficio federale delle strade		
keine Bemerkungen	-	-
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
keine Bemerkungen	-	-
BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura		
keine Bemerkungen	-	-
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
keine Bemerkungen	-	-
BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia		
keine Bemerkungen	-	-
BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica		
keine Bemerkungen	-	-
BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura		
keine Bemerkungen	-	-
BWL Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays / UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese		
keine Bemerkungen	-	-
BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni		
keine Bemerkungen	-	-
EFV Eidgenössische Finanzverwaltung / AFF Administration fédérale des finances / AFF Amministrazione federale delle finanze		
keine Bemerkungen	-	-
seco Staatssekretariat für Wirtschaft / seco Secrétariat d'Etat à l'économie / seco Segreteria di Stato dell'economia		
keine Bemerkungen	-	-
swisstopo Bundesamt für Landestopografie / swisstopo Office fédéral de topographie / swisstopo Ufficio federale di topografia		
keine Bemerkungen	-	-
Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere		
keine Bemerkungen	-	-
Die Post / La Poste / La Posta		
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
Kanton Luzern		
1 Keine Einwände gegen die Fortschreibung des Objektblatts. Die Fortschreibung ist auf die kantonale Richtplanung abgestimmt.	-	-
Gemeinde Beromünster		
1 Gemäss Objektblatt ist immer noch vorgesehen, dass zu einem späteren Zeitpunkt die Befestigung der Piste mit einem Hartbelag möglich sein soll. Gegen die Pistenbefestigung bestehen aus raumplanungs- und umweltrechtlicher Sicht Vorbehalte. Die Befestigung der Motorflugpiste zur Verbesserung der Nutzbarkeit ist auf Raserasterplatten einzuschränken.	Ausgangslage, Stand der Koordination, Flugfeldzone: «Die Gemeinde Beromünster prüft den Erlass einer Flugfeldzone im Bereich des alten Betriebsgebäudes auf ihrem Gemeindegebiet.» Erläuterungen, Flugplatzperimeter, Infrastruktur: «Der Flugplatzperimeter entspricht in seiner Ausdehnung weitgehend der gelassenen Flugfeldzone FF im Zonenplan der Gemeinde Neudorf Beromünster (Abweichungen im Bereich Sicherheitsabstände, nördliches Ende Segelflugpiste). Gemäss Kanton Luzern soll die Gemeinde Beromünster bei der nächsten Zonenplanrevision den Erlass einer Flugfeldzone im Bereich des alten Betriebsgebäudes (Teil von Parzelle 280) prüfen. Zur Beurteilung von Flugplatzanlagen durch das BAZL ist der Erlass einer Flugfeldzone nicht erforderlich.»	Im Rahmen der Fortschreibung werden keine materiellen Änderungen an den Festsetzungen (zum Flugbetrieb) im Objektblatt vorgenommen. Dem Antrag der Gemeinde wird entsprochen.
2 Bereich altes Betriebsgebäude: Die Aussagen im Objektblatt zum alten Betriebsgebäude sind zu streichen. Die Gemeinde hat die Aufnahme dieses mittlerweile nicht mehr existenten Gebäudes in die Flugfeldzone geprüft und abgelehnt.	-	Für die Erstellung von Flugplatzanlagen ist allein der im SIL-Objektblatt festgelegte Flugplatzperimeter und nicht die Zone gemäss kommunalem Zonenplan massgebend. Flugplatzanlagen haben im Flugplatzperimeter Priorität.
3 Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter entspricht mit Ausnahme des alten Betriebsgebäudes bereits der Flugfeldzone. Eine Berücksichtigung des Flugplatzperimeters im Zonenplan ist nicht vorgesehen, da baurechtlich die Zone gemäss Zonenplan und nicht der Flugplatzperimeter massgebend ist. Flugplatzanlagen haben gegenüber anderen Bedürfnissen auch innerhalb des Flugplatzperimeters nicht per se Priorität. Die entsprechenden Aussagen sind im Objektblatt zu streichen.	-	Den Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden kommt gemäss Art. 1 Abs. 1 RPG eine Koordinationspflicht zu. Unter diesem Aspekt ist die Darstellung der Lärmbelastung im kommunalen Zonenplan, ungeachtet ob das Siedlungsgebiet betroffen ist oder nicht, sinnvoll.
4 Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung betrifft das heutige und künftige Siedlungsgebiet nicht. Eine Berücksichtigung in der Nutzungsplanung der Gemeinde ist nicht vorgesehen. Die entsprechende Aussage ist im Objektblatt zu streichen.	-	

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
5 Natur- und Landschaftsschutz: Das Konzept der Flugplatzhalterin zu den Massnahmen zum ökologischen Ausgleich hat sich nach den übergeordneten Interessen des künftigen Landschafts- und Naturleitbildes der Gemeinde Beromünster auszurichten.	-	Die Massnahmen zum ökologischen Ausgleich wurden mit Verfügung vom 22. April 2015 zur Änderung des Betriebsreglements bereits genehmigt. Insofern erübrigts sich eine Berücksichtigung des erwähnten Konzepts.
Gemeinde Eich		
1 Die An- und Abflugroute über die Siedlungsgebiete Eichberg ist aufgrund der Lärmimmissionen in Richtung Süden (Sempach-Pilatus) oder Norden (Landessender) zu korrigieren. Sollte dies nicht möglich sein, ist die Überflughöhe im Gebiet Eichberg, insbesondere für Helikopter, auf mindestens 4000 ft festzusetzen.	-	Im Rahmen der Fortschreibung werden keine materiellen Änderungen an den Festsetzungen (zum Flugbetrieb) im Objektblatt vorgenommen.
2 Beim Fallschirmsprungbetrieb soll das Absetzflugzeug an den Wochenenden (CTR Emmen geschlossen) auf Downwind heading RWY 33 auf Minimum 4000 ft. steigen, bevor nach Westen abgedreht wird. Zusätzlich soll das Absetzflugzeug PAC 750XL PT6 Turbine (technisch möglich) während dem Sinkflug bis Position high Base 33 LSZO im „Feather mode“ absinken.	-	Im Rahmen der Fortschreibung werden keine materiellen Änderungen an den Festsetzungen (zum Flugbetrieb) im Objektblatt vorgenommen.
3 Beim Kunstflug über dem Sempachersee beantragen wir ein Notam, dass dieser unter 1500 m über Grund zu unterlassen ist.	-	Im Rahmen der Fortschreibung werden keine materiellen Änderungen an den Festsetzungen (zum Flugbetrieb) im Objektblatt vorgenommen.

3.2.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Flubag Flugbetriebs AG Beromünster (Flugplatzhalter)		
Mit der Fortschreibung einverstanden	-	-

3.3 Objektblatt Wangen

3.3.1 Ämterkonsultation

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<i>Schweizerische Bundeskanzlei / Chancellerie fédérale / Cancelleria federale</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EDA Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten / DFAE Département fédéral des affaires étrangères / DFAE Dipartimento federale degli affari esteri</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / DDPS Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports / DDPS Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>ASTRA Bundesamt für Strassen / OFROU Office fédéral des routes / USTRA Ufficio federale delle strade</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente</i>		
Es wird empfohlen, die technische und rechtliche Machbarkeit der vorgesehenen Erweiterung des Hangars vor Genehmigung des Objektblatts zu prüfen.	-	Die Machbarkeit der Erweiterung des Hangars hat auf die Festlegungen im Objektblatt keine Auswirkungen.
<i>BAK Bundesamt für Kultur / OFC Office fédéral de la culture / UFC Ufficio federale della cultura</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFE Bundesamt für Energie / OFEN Office fédéral de l'énergie / UFE Ufficio federale dell'energia</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik / OFS Office fédéral de la statistique / UST Ufficio federale di statistica</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft / OFAG Office fédéral de l'agriculture / UFAG Ufficio federale dell'agricoltura</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWL Bundesamt für Wirtschaftliche Landesversorgung / OFAE Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays / UFAE Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen / OFL Office fédéral du logement / UFA Ufficio federale delle abitazioni</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EFV Eidgenössische Finanzverwaltung / AFF Administration fédérale des finances / AFF Amministrazione federale delle finanze</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>seco Staatssekretariat für Wirtschaft / seco Secrétariat d'Etat à l'économie / seco Segreteria di Stato dell'economia</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>swisstopo Bundesamt für Landestopografie / swisstopo Office fédéral de topographie / swisstopo Ufficio federale di topografia</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB / Chemin de fer fédéraux CFF/ FFS Ferrovie federali svizzere</i>		
keine Bemerkungen	-	-

Die Post / La Poste / La Posta

keine Bemerkungen

-

-

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

3.3.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Schwyz		
1 Keine Einwände, der Entwurf ist mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.	-	-
2 Aufgrund der negativen Stellungnahme des kantonalen Amts für Umweltschutz zur geplanten Aufstockung der Seeflughalle sind die Absichten des Flugplatzhalters wie folgt umzuformulieren: Ausgangslage; Stand der Koordination, Perimeter und Infrastruktur: «Der Flugplatzhalter sieht eine <u>Aufstöckung Erweiterung</u> des bestehenden Hangars-und den Bau eines Technikraums/Carports vor.»	Ausgangslage; Stand der Koordination, Perimeter und Infrastruktur: «Der Flugplatzhalter sieht eine <u>Aufstöckung Erweiterung</u> des bestehenden Hangars-und den Bau eines Technikraums/Carports vor.»	Dem Antrag wird entsprochen.
Kanton St. Gallen		
1 Das Objektblatt weist keine Widersprüche zur kantonalen Richtplanung auf. Aus Sicht des Kantons kann das Objektblatt genehmigt werden.	-	-
Gemeinde Altendorf		
Verzicht auf Stellungnahme	-	-
Gemeinde Lachen		
Das Objektblatt entspricht den Koordinationsgesprächen und ist mit den Zielen und Grundsätzen der kommunalen Richtplanung konform.	-	-
Gemeinde Wangen (SZ)		
Mit dem Inhalt des Objektblatts einverstanden	-	-
Gemeinde Tuggen		
Mit dem Inhalt des Objektblatts einverstanden	-	-

3.3.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Aero-Club der Schweiz (AeCS)		
1 Der obere Zürichsee ist das einzige Gewässer in der Schweiz, auf welchem Wasserflugzeuge starten und landen können. Der Betrieb von Wasserflugzeugen ist im Vergleich zum Landverkehr und dem Bootsverkehr von bescheidener Bedeutung. Eine Beschränkung der Flugbewegungen auf unter 1500 / Jahr wird abgelehnt.	-	-
2 Bezuglich tageweiser Einschränkungen kann an das bestehende Betriebsreglement des Flugplatzes Wangen-Lachen angelehnt werden, da der Betrieb ohnehin koordiniert erfolgen muss.	-	Die Betriebszeiten sind Gegenstand des Verfahrens zur Genehmigung des Betriebsreglements.
Aero-Club Ostschweiz (AeCO)		
1 Nachdem verschiedene Wasserflugplätze geschlossen wurden, sind die Möglichkeiten für Schulung und Training in der Schweiz auf ein absolutes Minimum beschränkt. Es ist umweltpolitisch unsinnig, wenn mit einem Wasserflugzeug für das Training ins Ausland geflogen werden muss. Zudem sind die Emissionen des Wasserflugplatzes im Vergleich zu denjenigen des Verkehrs an Land und im Wasser unbedeutend. Eine Beschränkung des Bewegungskontingents unter 1500 Flugbewegungen / Jahr ist abzulehnen.	-	-
Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt (IGOL)		
1 Der Inhalt des Objektblatts wird unterstützt und dieses soll zeitnah umgesetzt werden.	-	-
2 Angesichts des reinen Tagesflugbetriebs sowie des vorgesehenen Bewegungskontingents von 1500 Flugbewegungen / Jahr sind keine weiteren Beschränkungen der Betriebszeiten einzuführen.	-	Die Betriebszeiten sind Gegenstand des Verfahrens zur Genehmigung des Betriebsreglements.
Verband Schweizer Flugplätze (VSF)		
1 Der Einzigartigkeit des Wasserflugplatzes ist gebührend Rechnung zu tragen.	-	-
Seaplane Pilots Association Switzerland		
1 Das Bewegungskontingent von 1500 Flugbewegungen / Jahr ist angesichts der Tatsache, dass der Wasserflugplatz Wangen der einzige Wasserflugplatz und die einzige Ausbildungsfläche in der Schweiz bildet, vernünftig.	-	-
Aqua Viva		
1 Das Betriebsreglement ist mit dem SIL-Objektblatt Wangen zu koordinieren.	-	Die Koordination von Sachplan- und Genehmigungsverfahren ist nicht Gegenstand des Objektblatts Wangen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
2 Die Anzahl der Flugbewegungen ist auf 415 (Mittel 2013-16) zu beschränken.	-	Das «Einfrieren» der Flugbewegungen auf dem heutigen Niveau käme einer massiven Einschränkung des Flugbetriebs gleich, da die geltende Betriebsbewilligung diesbezüglich keine Limitierung vorsieht. Zudem ist von steigenden Flugbewegungszahlen auszugehen und dem Flugplatzhalter soll ein angemessener Entwicklungsspielraum zugestanden werden, da es sich um den einzigen Wasserflugplatz der Schweiz handelt. Aufgrund dieser Überlegungen wird am Jahreskontingent von 1500 Flugbewegungen festgehalten.
3 Es sind eine Fluglärmberechnung sowie ein Lärmbelastungskataster (LBK) als Grundlage für das Betriebsreglement zu erstellen.		Fluglärmberechnungen setzen klar definierte Pisten sowie An- und Abflugwege voraus. Diese Voraussetzung ist beim Starten und Landen auf einem See, wo auf den Schiffsverkehr Rücksicht genommen werden muss, nicht gegeben. Im Weiteren fehlen auf dem See Immissionsgrenzwerte sowie lärmempfindliche Räume. Eine Lärmessung vor Ort durch das BAZL hat bestätigt, dass die Lärmmissionen der Wasserflugzeuge im Hafenbecken die Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe II (55 dB(A)) eingehalten.

b) Privatpersonen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>Ueli Diethelm (Flugplatzhalter)</i>		
1 Mit Entwurf einverstanden	-	-
<i>13 Private (je identische Stellungnahmen)</i>		
1 Da sich der Flugverkehr des Flugplatzes Wangen-Lachen sowie der Freizeitverkehr zu Wasser und auf dem Land in den Sommermonaten kumulieren, sind Passagier- und Schulungsflügen an Wochenenden und Feiertagen sowie in den Monaten Juli und August zu untersagen.	-	Die Betriebszeiten sind Gegenstand des Verfahrens zur Genehmigung des Betriebsreglements. Ein generelles Verbot des Flugbetriebs an Wochenenden und Feiertagen sowie in den Monaten Juli und August im SIL-Objektblatt wäre mit Blick auf den Freizeitverkehr zu Wasser und zu Lande, welcher weder in Bezug auf die Anzahl der Bewegungen noch zeitlich begrenzt ist, unverhältnismässig.
2 Die Anzahl der Flugbewegungen ist pro Jahr auf 500 zu begrenzen.	-	Das «Einfrieren» der Flugbewegungen auf dem heutigen Niveau käme einer massiven Einschränkung des Flugbetriebs gleich, da die geltende Betriebsbewilligung diesbezüglich keine Limitierung vorsieht. Zudem ist von steigenden Flugbewegungszahlen auszugehen und dem Flugplatzhalter soll ein angemessener Entwicklungsspielraum zugestanden werden, da es sich um den einzigen Wasserflugplatz der Schweiz handelt. Aufgrund dieser Überlegungen wird am Jahreskontingent von 1500 Flugbewegungen festgehalten.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
3 Die Lärmemissionen der Wasserflugzeuge im Hafenbecken sind (entgegen den Aussagen im Objektblatt) deutlich höher als diejenigen der Motorboote. Der Motorenlärm im Bereich des Hangars sowie auf dem Taxiway ist ausserhalb von 8-12 sowie 14-17 Uhr zu untersagen.	-	Die auf dem Wasserflugplatz Lachen stationierten Wasserflugzeuge sind mit einem Schalldämpfer ausgerüstet. Eine Lärmessung vor Ort durch das BAZL hat bestätigt, dass die Lärmemissionen der Wasserflugzeuge im Hafenbecken die Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe II (55 dB(A)) einhalten. Die Betriebszeiten sind Gegenstand des Verfahrens zur Genehmigung des Betriebsreglements.
5 Private (gemeinsame Stellungnahme)		
1 Die Einsprache der Mitwirkenden ist als integrierender Bestandteil der Stellungnahme zu betrachten und beizuziehen. Der Entwurf des Objektblatts ist im Sinne der Einsprache zu überarbeiten und anzupassen.	-	Die Anträge aus der Einsprache werden im Grossen und Ganzen berücksichtigt; die detaillierte Prüfung der Anträge aus der Einsprache bleibt jedoch dem Genehmigungsverfahren vorbehalten.
2 Der kantonale Richtplan sieht den Verzicht auf die Intensivierung des Schiffsverkehrs auf Schweizer Seen vor. Dies muss auch für den Wasserflugverkehr gelten. Eine Verdreifachung des Flugbetriebs gegenüber dem Ist-Zustand steht mit dem Bundesumweltrecht, den Schutzzügen des benachbarten BLN-Objekts, mit dem kantonalen Richtplan sowie mit den nachbarlichen Interessen der Mitwirkenden in Konflikt. Das Bewegungskontingent ist 415 Flugbewegungen / Jahr festzusetzen und der Betrieb an Sonn- und Feiertagen zu untersagen.	-	Der kantonale Richtplan schränkt den Schiffsverkehr nur indirekt über die Begrenzung der Hafenanlagen bzw. der Schiffsliegeplätze ein. Die Menge des Schiffsverkehrs selbst ist nach oben durch den Richtplan nicht begrenzt. Das „Einfrieren“ der Flugbewegungen auf dem heutigen Niveau käme einer massiven Einschränkung des Flugbetriebs gleich, da die geltende Betriebsbewilligung diesbezüglich keine Limitierung vorsieht. Zudem ist von steigenden Flugbewegungszahlen auszugehen, dem Flugplatzhalter soll ein angemessener Entwicklungsspielraum zugestanden werden und der Wasserflugplatz ist der Einzige der Schweiz. Aufgrund dieser Überlegungen wird am Jahreskontingent von 1500 Flugbewegungen festgehalten. Die Betriebszeiten sind Gegenstand des Verfahrens zur Genehmigung des Betriebsreglements. Ein generelles Verbot des Flugbetriebs an Sonn- und Feiertagen im SIL-Objektblatt wäre mit Blick auf den Freizeitverkehr zu Wasser und zu Lande, welcher weder in Bezug auf die Anzahl der Bewegungen noch zeitlich begrenzt ist, unverhältnismässig.
3 Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb sich die Festlegung des Gebiets mit Lärmbelastung auf dem See erübrigen soll. Eine Lärmabschätzung der Immissionen im Hafenbecken reicht nicht aus; es bedarf einer Lärmessung. Die Auswirkungen des Flugbetriebs auf Anwohner sowie Natur und Umwelt sind rechtsgenüglicher zu erheben und darzustellen.	-	Fluglärmberechnungen setzen klar definierte Pisten sowie An- und Abflugwege voraus. Diese Voraussetzung ist beim Starten und Landen auf einem See, wo auf den Schiffsverkehr Rücksicht genommen werden muss, nicht gegeben. Im Weiteren fehlen auf dem See Immissionsgrenzwerte sowie lärmempfindliche Räume. Eine Lärmessung vor Ort durch das BAZL hat bestätigt, dass die Lärmemissionen der Wasserflugzeuge im Hafenbecken die Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe II (55 dB(A)) einhalten.
4 Es sind angemessene ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen festzulegen.	-	Die konkreten ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen sind in einem Genehmigungsverfahren festzulegen. Im SIL-Objektblatt wird der Grundsatz festgelegt.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
5 Die Ausgangslage, die Festlegungen und Erläuterungen im Objektblatt sind mit dem Genehmigungsverfahren zum Ausbau der Seeflughalle und zum Betriebsreglement zu koordinieren.	-	Die Koordination erfolgt insoweit, als das SIL-Objektblatt, welches Vorgaben für das Genehmigungsverfahren enthält, vor dem Erlass der Genehmigungsverfügung verabschiedet werden muss und die Verfügung die Vorgaben aus dem SIL-Objektblatt zu berücksichtigen hat.
1 Privater		
1 Der Entwurf des Objektblatts sieht eine massive Erweiterung des Flugbetriebs vor. Dies geht mit einer Störung der Anwohner (Wohnzone W1) sowie der Fauna benachbarter Schutzgebiete (BLN, Auen-schutzgebiet Aahorn, Wasser- und Zugvogelreservat Zürich-Obersee, Naturschutzgebiete Nuoler Ried und Frauenwinkel) einher. Zudem kann der Planungswert (PW) von max. 55 dBA kann auf meiner Liegenschaft nicht eingehalten werden. Aus diesen Gründen wird der Entwurf abgelehnt.	-	Der Objektblattentwurf sieht keine Erweiterung des Flugbetriebs, sondern eine Beschränkung desselben unter Berücksichtigung eines Entwicklungsspielraums vor. Da es sich um den einzigen Wasserflugplatz der Schweiz handelt, ist diesem ein angemessener Entwicklungsspielraum zu sichern. Der Flugbetrieb ist (im Gegensatz zum Betrieb der Motorboote im Hafenbecken) sowohl mengenmäßig als auch zeitlich limitiert. Die im Entwurf des SIL-Objektblatts definierte Start- und Landefläche auf dem See nimmt (mit Ausnahme des grossflächigen BLN-Gebiets) auf die erwähnten Schutzgebiete Rücksicht. Eine Lärmessung vor Ort durch das BAZL hat bestätigt, dass die Lärmemissionen der Wasserflugzeuge im Hafenbecken die Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe II (55 dB(A)) einhalten.

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV

Gegenstand der Überarbeitung:

- Flugfeld Wangen (Wasserflugplatz), neu
- Regionalflugplatz Bern-Belp, Anp.
- Flugfeld Luzern-Beromünster, Fortschr.

Prüfungsunterlagen: Sachplan vom 14.11.2018
Erläuterungen vom 14.11.2018

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. Mit der vorliegenden Anpassung wird die 13. Serie Objektblätter zur Genehmigung unterbreitet. Sie umfasst ein neues Objektblatt (Wasserflugplatz Wangen), eine Anpassung des Objektblatts Regionalflugplatz Bern-Belp (Anpassung der Zweckbestimmung: hier wird zusätzlich festgesetzt, dass der Regionalflugplatz «eine Basis für den Luftransportdienst des Bundes» beherbergt) sowie eine Fortschreibung (Flugfeld Luzern-Beromünster). In erster Linie handelt es sich bei dieser Fortschreibung um Anpassungen des Gebiets mit Hindernisbegrenzung, da neue ICAO-konforme Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom BAZL genehmigt und bereits in Kraft getreten sind. Die geplanten Änderungen des Sachplans wirken sich unterschiedlich auf Raum und Umwelt aus und bedingen eine formelle Anpassung des SIL.	Anforderung erfüllt
Konzeption der Sachplanfestlegungen zweckmässig (Art. 14 Abs. 2 und 3 RPV)	Ausgehend vom konzeptionellen Teil des Sachplans, präzisiert der Bund mit der vorliegenden Anpassung, welche Ziele er für die betroffenen Anlagen verfolgt und wie diese mit den räumlichen Entwicklungszielen und -Nutzungen abgestimmt sind. Die Konzeption der Objektblätter und der Karten entspricht den übrigen Objekten des Sachplans.	Anforderung erfüllt	
Umfassende räumliche Koordination (Art. 2 und 3 RPV)	Die Grundlage für die Erarbeitung und die Anpassung der Objektblätter ist das in den konzeptionellen Zielen und Vorgaben zur räumlichen Abstimmung (SIL IIIB – 15/16) vorgesehene Koordinationsprotokoll. Darin werden die Ergebnisse der Zusammenarbeit festgehalten. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden (insbesondere für das neue Objektblatt Wangen unter Einbezug der betroffenen Parteien (Bundesstellen, Kantonsstellen, Gemeinden, Flugplatzhalter), alle Interessen ermittelt und beurteilt; die Konflikte und Differenzen wurden aufgezeigt und Massnahmen formuliert. Die Koordination mit anderen Tätigkeiten von Bund und Kantonen ist somit sichergestellt.	Anforderung erfüllt	
Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 1 und 3 RPG)	Im Koordinationsprozess des Sachplans wurden Massnahmen zur besseren Einordnung der Anlagen auf lokaler/regionaler Ebene geprüft und die nachteiligen Auswirkungen auf Bevölkerung, Wirtschaft und natürliche Lebensgrundlagen möglichst beschränkt.	Anforderung erfüllt	

Vereinbarkeit mit geltenden Planungen und Vorschriften (Art. 2 RPV)	Die Anhörung der betroffenen Kantone SZ, BE, LU und SG sowie die Ämterkonsultation haben grundsätzlich keine Unvereinbarkeiten mit den Sachplänen des Bundes und den geltenden kantonalen Richtplänen zu Tage gebracht.	Anforderung erfüllt	
Voraussetzungen für die Festsetzung konkreter Vorhaben (Art. 15 Abs. 3 RPV)	Standort und Bedarf der Anlagen leiten sich aus dem konzeptionellen Teil des Sachplans ab. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden die wesentlichen Auswirkungen der Anlagen auf Raum und Umwelt ermittelt und die Vereinbarkeit mit der relevanten Gesetzgebung überprüft.	Anforderung erfüllt	
Verfahren	Zusammenarbeit mit dem ARE und den weiteren Trägern raumwirksamer Aufgaben (Art. 17 und 18 RPV)	Die Sachplananpassung wurde in Zusammenarbeit mit dem ARE erarbeitet. Die betroffenen Behörden des Bundes, der Kantone sowie die betroffenen Gemeinden und Flugplatzhalter wurden im anlagespezifischen Koordinationsprozess frühzeitig einbezogen. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit wurde für das neue Objektblatt Wangen in einem Koordinationsprotokoll festgehalten.	Anforderung erfüllt
	Anhörung der Kantone und Gemeinden (Art. 19 Abs. 1 und 2 RPV)	Nach erfolgter Zusammenarbeit hatten die Kantone und Gemeinden im zweiten Quartal 2018 Gelegenheit, sich offiziell zu den Objektblattentwürfen zu äussern.	Anforderung erfüllt
	Information und Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 19 Abs. 3 und 4 RPV)	Für das neue Objektblatt Wangen wurde im zweiten Quartal 2018 eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung und der interessierten Kreise durchgeführt. Der Erläuterungsbericht zeigt, wie die Einwendungen berücksichtigt worden sind.	Anforderung erfüllt
	Kontrolle der Vereinbarkeit mit der kantonalen Richtplanung (Art. 20 RPV)	Die Kantone SZ, BE, LU und SG hatten anlässlich der Anhörung im zweiten Quartal 2018 Gelegenheit, noch vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung festzustellen. Das Bereinigungsverfahren nach Art. 13 RPV wurde nicht verlangt.	Anforderung erfüllt
Form	Form der Sachplanfestlegungen (Art. 15 RPV)	Die verbindlichen Sachplanfestlegungen sind klar ersichtlich. Text und Karten geben Aufschluss über die zum Verständnis der Festlegungen erforderlichen Zusammenhänge.	Anforderung erfüllt
	Erläuterungen (Art. 16 RPV)	Der Erläuterungsbericht enthält Angaben über den Gegenstand und Ablauf der Planung und Zusammenarbeit. Er informiert über die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen.	Anforderung erfüllt
	Veröffentlichung (Art. 4 Abs. 3 RPG)	Die Sachplananpassung wird auf Internet veröffentlicht und kann auf den Webseiten des BAZL, des ARE sowie bei den Raumplanungsfachstellen der involvierten Kantone konsultiert werden; auf Anfrage kann zudem eine Fassung in Papierform zugestellt werden.	Anforderung erfüllt

Synthese

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

Bern, den 14.11.2018

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG

Die Direktorin

Dr. Maria Lezzi