



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 Bereiche der raumwirksamen Tätigkeiten umfassend nachzukommen und helfen ihm, den immer komplexeren räumlichen Problemstellungen bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben gerecht zu werden. Der Bund zeigt in den Konzepten und Sachplänen, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und in Berücksichtigung welcher Anforderungen und Vorgaben er zu handeln gedenkt. In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Bundesstellen und den Kantonen erarbeitet, unterstützen die Konzepte und Sachpläne die raumplanerischen Bestrebungen der Behörden aller Stufen.

Inhalt

Einleitung

Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde

Objektblätter 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)

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

	B6d – Start- und Landestellen für Hängegleiter		IIIB1 – B7 – 36	18.10.2000
	B6e – Übrige Landestellen		IIIB1 – B7 – 37	18.10.2000
	B7 – Flugsicherungsanlagen		IIIB1 – B7 – 38	18.10.2000
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-Fehraltorf	3	IIIC – ZH-3	18.08.2004
ZH	Speck-Fehraltorf (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	Ambri	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

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 «Hauptstadtregion 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).

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

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flughafens stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB3) und die Luftfahrtspolitik 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 anzuordnen: Ein Teil der Flughafenanlagen soll auf das Areal südwestlich der Piste ausgelagert werden, Graspiste, Segelfluggpiste und Helikopterlandeplätze 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 Pistensystem abgedeckt sein.

Ausgehend von der Luftverkehrsprognose hat die Flughafenhalterin die durch den künftigen Flugbetrieb zu erwartende *Lärmbelastung* 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
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird bezüglich den Betriebszeiten und Verkehrsarten im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die Umweltvorschriften sind einzuhalten; einzig 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.</p> <p>Anpassungen der An- und Abflugverfahren sind innerhalb der nachfolgenden Festlegungen zur Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung möglich.</p> <p>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 Helikopterlandeplätze südwestlich der Piste [4] (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Innerhalb des Flugplatzperimeters ist eine Änderung des Pistensystems (Anordnung von Graspiste, Segelfluggpiste oder Helikopterlandeplatz) möglich.</p> <p>Der Kanton Bern und die zuständigen Bundesstellen prüfen den Umgang mit den Fruchtfolgeflächen innerhalb des Perimeters.</p> <p>Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • 		

	F	Z	V
<p>Steht fest oder ist zu erwarten, dass die Lärmbelastung auf Dauer von der im Lärmbelastungskataster (LBK) festgehaltenen Belastung abweicht, sind die zulässigen Lärmimmissionen nach den Bestimmungen der Lärmschutzverordnung (LSV) zu ermitteln und festzuhalten und der LBK entsprechend anzupassen.</p> <p>Zur Überprüfung des LBK weist die Flughafenhalterin die Lärmbelastung auf der Basis der effektiv geflogenen Bewegungen jährlich aus.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung umgrenzt das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal (vgl. Anlagekarte). Massgebend sind die im Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen. Kanton und Gemeinden berücksichtigen diesen Plan bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p>Der bestehende Sicherheitszonenplan ist zu überarbeiten und neu aufzulegen. Ab diesem Zeitpunkt entfaltet er seine Wirkung und das als Zwischenergebnis festgelegte Gebiet gilt als festgesetzt.</p> <p>Bis zu diesem Zeitpunkt ist der bestehende Sicherheitszonenplan anzuwenden.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Grundsätzlich sollen von der Luftfahrt nicht genutzte Flächen auf dem Flughafenareal unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbaurfordernisse) ökologisch aufgewertet bzw. bewirtschaftet werden. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p> <p>Die bestehenden Naturwerte auf dem Flughafenareal erfüllen die Anforderungen an den ökologischen Ausgleich. Zusätzliche Massnahmen sind nicht erforderlich. Die dem ökologischen Ausgleich dienenden Flächen sind so zu pflegen, dass ihr Naturwert erhalten bleibt. Die Flughafenhalterin weist dies periodisch nach.</p> <p>Die durch den Bau von Flughafenanlagen erforderlichen ökologischen Ersatzmassnahmen sind durch die Aufwertung geeigneter Flächen innerhalb des Flughafenperimeters zu realisieren, wobei der gesamthafte Naturwert innerhalb des Perimeters nicht vermindert werden darf. Der konkrete Ersatzbedarf wird zum Zeitpunkt der Genehmigung neuer Flughafenanlagen ermittelt und festgelegt.</p> <p>Erschliessung: Kanton und Gemeinden sorgen in Absprache mit der Flughafenhalterin für eine attraktive Erschliessung des Flughafens mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. Damit soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen erhöht werden. Die Flughafenhalterin unterstützt dieses Ziel mit einer konsequenten Parkplatzbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und einer Koordination des Parkplatzangebots mit der Gemeinde Belp. Wesentliche Ausbauten der Parkplatzanlagen sind in ein Gesamtkonzept über die Verkehrserschliessung am Flughafen einzubetten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • 	

	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 Flughafenhalterin.</p>	•		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: 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. 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. 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. 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: 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. Die Flughafenhalterin 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 Segelflughalle 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 Flughafenutzungen 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 Lärmbelastung» definiert die mögliche Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmbelastungskurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen.

Dem «Gebiet mit Lärmbelastung» 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 Genehmigungsentscheid festzuhalten. Sie müssen sich innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» befinden. Eine Änderung des Betriebsreglements wird insbesondere fällig, wenn die vorgesehene Umgestaltung des Pistensystems (Zusammenlegung von Gras- und Segelfluggpiste, Verlegung Helikopterlandeplatz) realisiert und die An- und Abflugwege entsprechend angepasst werden.

Bei der Genehmigung von Nutzungszonenplänen und bei Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten tragen Kanton und Gemeinden den Bestimmungen der LSV Rechnung. Sie berücksichtigen den Lärmbelastungskataster (LBK) vom März 2009, in dem die nach Art. 36 LSV ermittelte Lärmbelastung 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 Lärmbelastung» (keine neuen Einzonungen auf Arealen mit Überschreitung des Planungswerts). Dieses Gebiet ist auf die obere Grenze der Luftverkehrsprognose ausgerichtet. Dadurch soll dem Flughafen raumplanerisch ein Entwicklungsspielraum gewährt werden, der seiner Funktion als wichtige Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsstandort Bern angemessen ist.

Die Ergebnisse des jährlichen Nachweises der Lärmbelastung (Lärmberechnung) 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, Helikopterlandeplatz) 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 Münsingen.

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 Fruchtfolgeflächen (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 Schwarzwasserschluht
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.

Regionallflugplatz
Bern-Belp

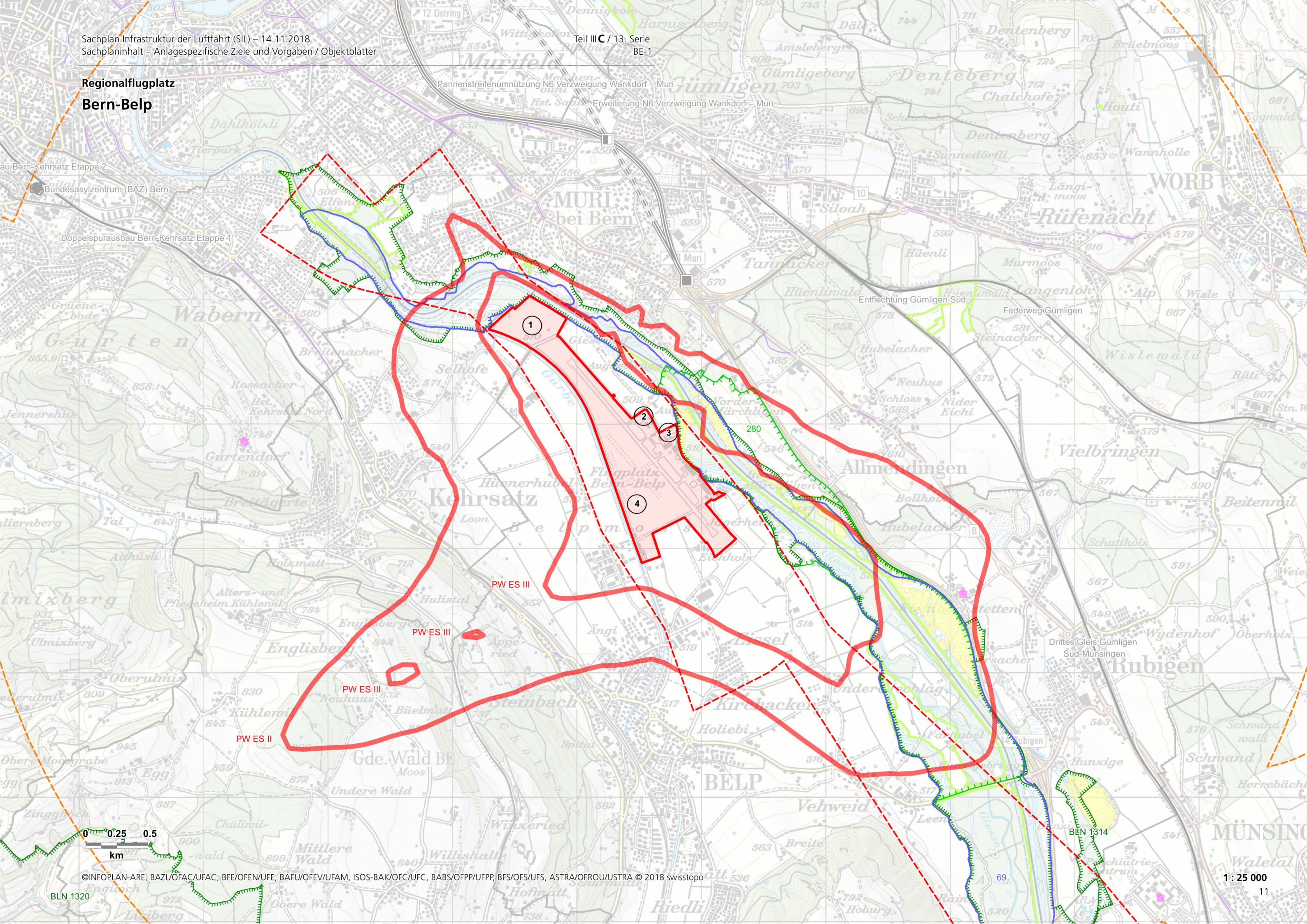
au Bern-Kehrsatz Etappe 2

Bundesasylzentrum (BAZ) Bern

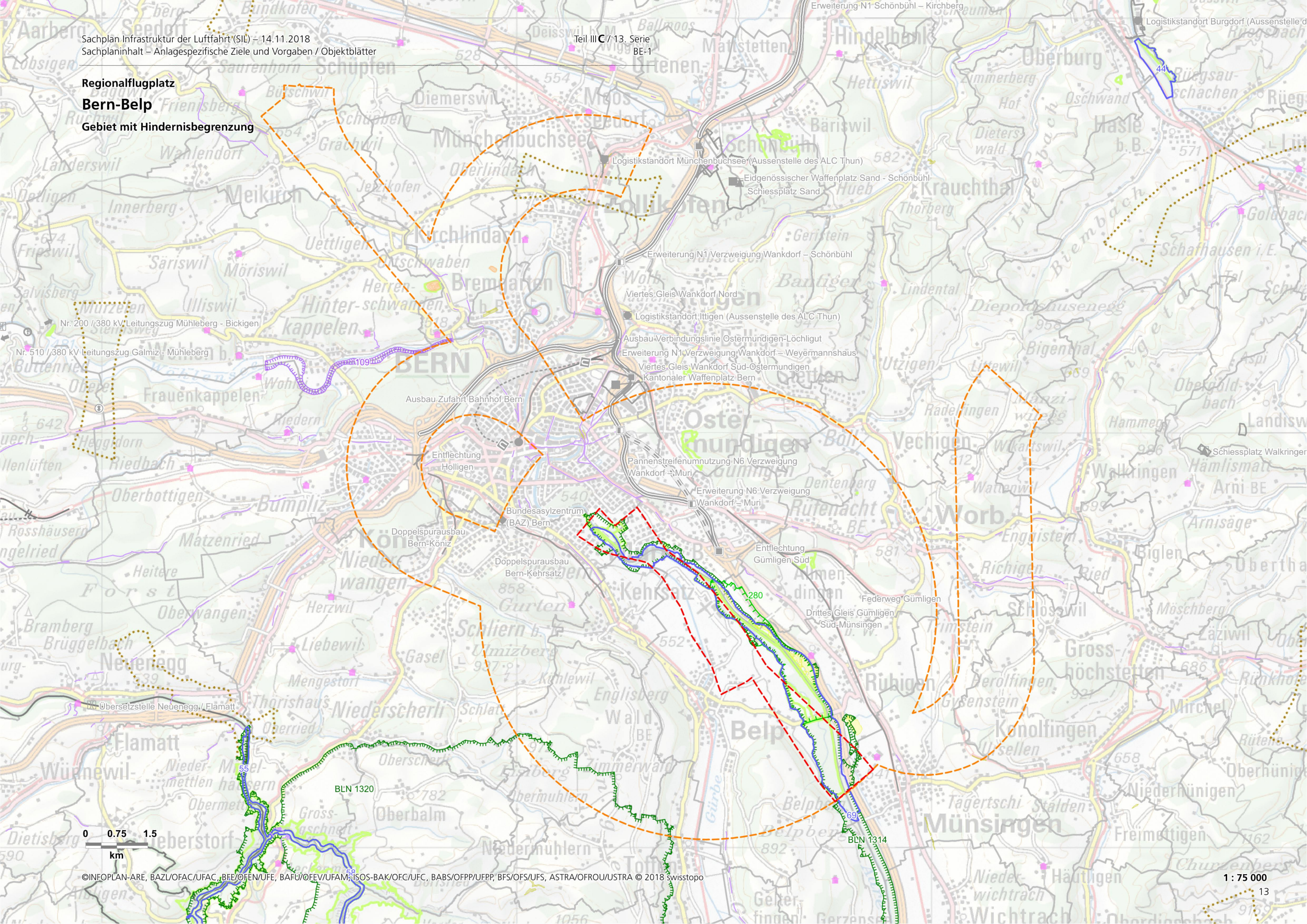
Doppelspurausbau Bern-Kehrsatz Etappe 1

Pannenstreifenumnutzung N6 Verzweigung Wankdorf – Muri

Erweiterung N6 Verzweigung Wankdorf – Muri



**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

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 Schutzzielen 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 Lärmbelastung. 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).

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

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

<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.</p> <p>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>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <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>	<p>F</p> <ul style="list-style-type: none">••••	<p>Z</p>	<p>V</p>

	F	Z	V
<p>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 Lärmbelastung nach LSV festzulegen und der Lärmbelastungskataster entsprechend anzupassen.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • 		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>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 Helikopter und zur Simultanbenützung der Pisten sind mit dem neuen Betriebreglement vom 10.11.2016 erfüllt.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i> Flubag Flugbetriebs AG Moos, 6025 Neudorf</p>		

Die Pistenachse bleibt unverändert am bisherigen Standort. Die Pistenbreite der Motorfluggpiste 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. Helikopter Routen). 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 Lärmbelastungskataster 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 Lärmbelastung 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 Lärmbelastung nach LSV festgelegt. Der Lärmbelastungskataster 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.

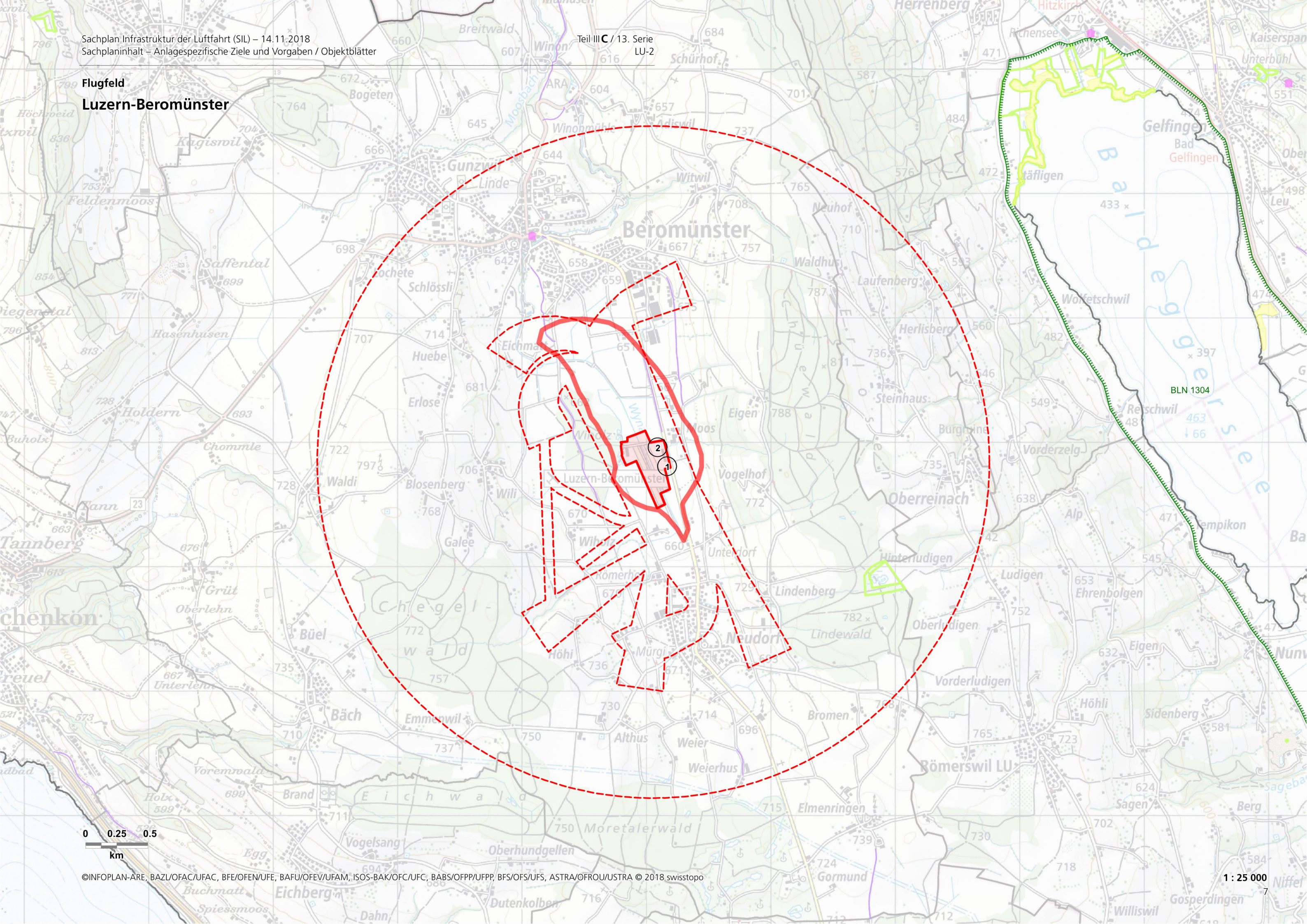
Gestützt auf das Sachziel 6E des Landschaftskonzepts Schweiz soll die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugfeld den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die 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 allfällig 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) (Motorflug)
 - max. 10 Jahre: 666 (2014)

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 Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Der Flugplatzhalter sieht eine Erweiterung des bestehenden Hangars und den Bau eines Technikraums/Carports vor.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 22.01.1976
- Koordinationsprotokoll vom Mai 2017

<p>Für den <i>Betrieb</i> 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), danebst 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>Lärmbelastung: Kein Gebiet mit Lärmbelastung.</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, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<p>F</p> <ul style="list-style-type: none">•••••	<p>Z</p>	<p>V</p>

<p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <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 Binnenschiffverkehrsverordnung (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 <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <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 Fluglärmrechnung 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.

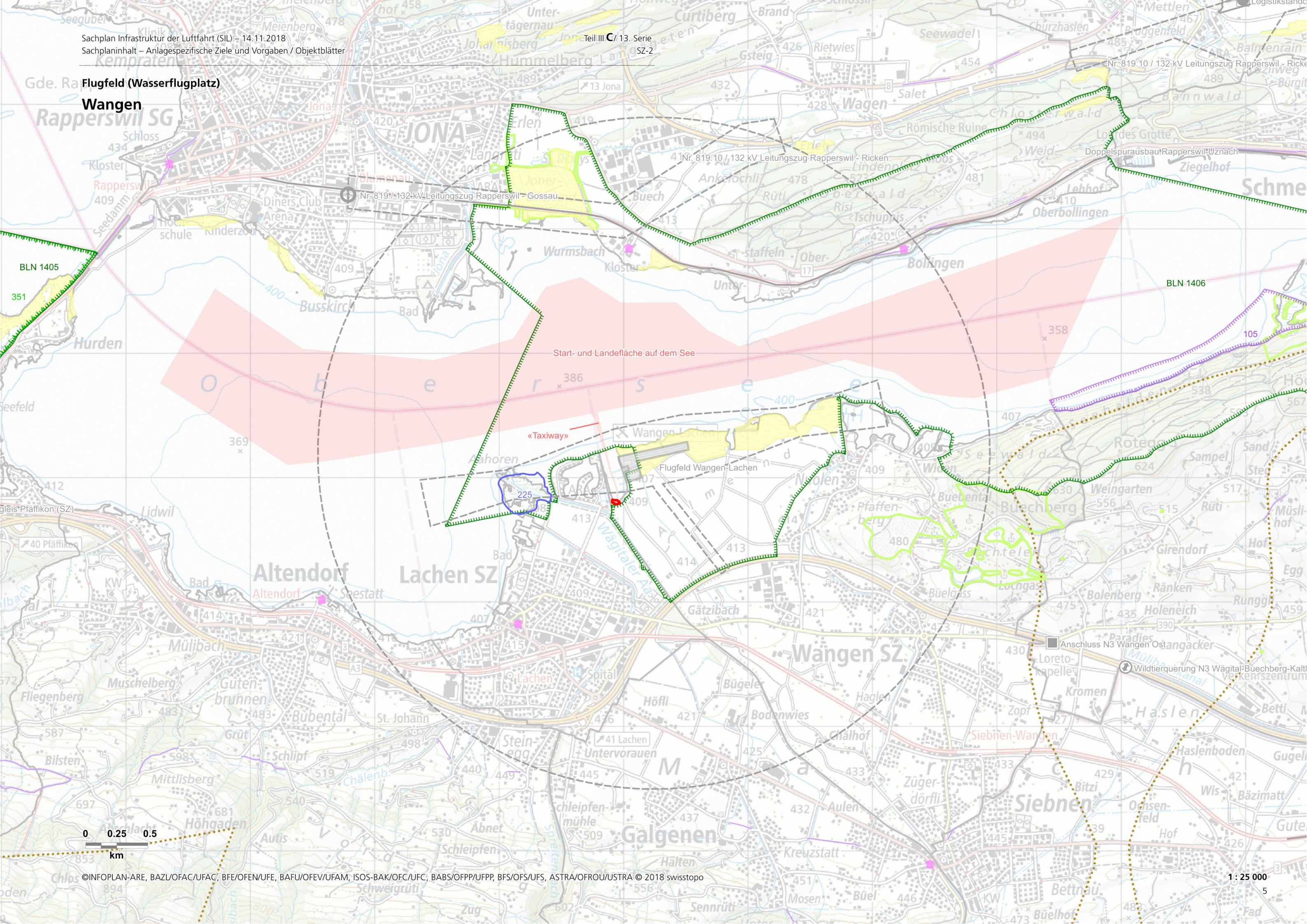
Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen beim Flugfeld erfolgt unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse). Den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten ist Rechnung zu tragen. Der Standort der Ausgleichsmassnahmen (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 Bätzmatt (SZ)

Flugfeld (Wasserflugplatz)
Wangen



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA	Festsetzung coordination réglée dato acquisito	Zwischenergebnis coordination en cours risultato intermedio	Vororientierung information préalable informazione preliminare
Flugplatzperimeter périmètre d'aérodrome perimetro dell'aerodromo			
Gebiet mit Hindernisbegrenzung aire de limitation d'obstacles aera con limitazione degli ostacoli			
Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II)* territoire exposé au bruit (VP DS II)* aera con esposizione al rumore (VP GS II)*			

Verknüpfungen zum Text
Renvoi au texte
Rinvio al testo

1 ...

Weitere Inhalte
Autres contenus
Altri contenuti

	Landesgrenze frontière nationale confine nazionale
	Kantonsgrenze 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 elettrodotti
	Geologische Tiefenlager dépôts en couches géologiques profondes depositi in strati geologici profondi
	Asyl Asile Asilo

* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017; planerische Massnahmen 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 approvati 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

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

	BLN-Objekt objet IFP oggetto IFP
	Moorlandschaft site marécageux zona palustre
	Flachmoor bas-marais palude
	Hoch- und Übergangsmoor haut-marais et marais de transition torbiera alta e torbiera di transizione
	Trockenwiesen und -weiden Prairies et pâturages secs Prati e pascoli secchi
	Auengebiet zone alluviale zona golenale
	Wasser- und Zugvogelreservat réserve d'oiseaux d'eau et de migration riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori
	Jagdbanngebiet district franc bandita
	Wildtierkorridor überregional corridor faunistique suprarégional corridoio faunistico sovraregionale
	Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi et mobili
	ISOS-Objekt objet ISOS oggetto ISOS
	Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung (mit Substanz bzw. viel Substanz) voie de communication historique d'importance nationale (avec substance, resp. beaucoup de substance) via di comunicazione storiche d'importanza nazionale (con sostanza, risp. con molta sostanza)

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Perimetergemeinden	Gemeinden, auf deren Gebiet der im SIL festgelegte Flugplatzperimeter verläuft. Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal.
Gemeinden mit Hindernisbegrenzung	Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Hindernisbegrenzung betroffen ist. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht bei konzessionierten Flugplätzen der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Sicherheitszonenplan nach Art. 42 des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0); bei Flugfeldern der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster nach Art. 62 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1).
Gemeinden mit Lärmbelastung	Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Lärmbelastung betroffen ist. Massgebend ist der Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II gemäss Anhang 5 der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41).
Verkehrsleistung - Ø 4 Jahre	durchschnittliche Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen der letzten vier Jahre.
- max. 10 Jahre	grösste Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen in den letzten zehn Jahren (mit Betriebsjahr).
- Datenbasis LBK	Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit Angabe des Referenzjahres, auf deren Basis der geltende 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	<ul style="list-style-type: none">• 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 III C). Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Objektteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen und in Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen zu erarbeiten.

Bisher wurden vom Bundesrat insgesamt 56 Objektblätter genehmigt, davon 2 Landesflughäfen, 10 Regionalflugplätze, 2 zivil mitbenützte Militärflugplätze, 36 Flugfelder und 6 Helikopterflugfelder (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 Objektblattes 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 Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques 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		
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.
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	-	-

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<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	-	-
<i>Die Post / La Poste / La Posta</i>		
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
<i>Kanton Bern</i>		
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 Flughafen terminal soll mit einem neuen Strassenabschnitt Lindenkreisel-Ämmematt ergänzt werden. Die Zufahrt zum Flughafen terminal 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.» Festlegungen, Erschliessung: «Der Kanton und die Gemeinde Belp erstellen eine neue Zufahrtsstrasse ab Belp zum Flughafen terminal.» Erläuterungen, Erschliessung: «Die bereits erstellte Zufahrtsstrasse zwischen Ämmematt und Flughafen terminal soll durch einen neuen Strassenabschnitt	-	Dem Antrag wird entsprochen.

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 werden über die Stockmattstrasse 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 werden über die Stockmattstrasse 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 Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques 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 Motorfluggpiste zur Verbesserung der Nutzbarkeit ist auf Rasenrasterplatten einzuschränken.	-	Im Rahmen der Fortschreibung werden keine materiellen Änderungen an den Festsetzungen (zum Flugbetrieb) im Objektblatt vorgenommen.
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.	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 geltenden Flugfeldzone FF im Zonenplan der Gemeinde Neudorf Beromünster (Abweichungen im Bereich Sicherheitsabstände, nördliches Ende Segelfluggpiste). 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.»	Dem Antrag der Gemeinde wird entsprochen.
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.	-	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.
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.	-	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.

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 Naturleibildes der Gemeinde Beromünster auszurichten.		Die Massnahmen zum ökologischen Ausgleich wurden mit Verfügung vom 22. April 2015 zur Änderung des Betriebsreglements bereits genehmigt. Insofern erübrigt 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 (Landesender) 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 Fallschirmabsprungbetrieb 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 Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques 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		
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.
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.

3.3.2 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 Amtes für Umweltschutz zur geplanten Aufstockung der See-Flughalle sind die Absichten des Flugplatzhalters wie folgt umzuformulieren: Ausgangslage; Stand der Koordination, Perimeter und Infrastruktur: «Der Flugplatzhalter sieht eine Aufstockung-Erweiterung des bestehenden Hangars- und den Bau eines Technikraums/Carports vor.»	Ausgangslage; Stand der Koordination, Perimeter und Infrastruktur: «Der Flugplatzhalter sieht eine Aufstockung-Erweiterung 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
<i>Aero-Club der Schweiz (AeCS)</i>		
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 Bezüglich 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.
<i>Aero-Club Ostschweiz (AeCO)</i>		
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.	-	-
<i>Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt (IGOL)</i>		
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.
<i>Verband Schweizer Flugplätze (VSF)</i>		
1 Der Einzigartigkeit des Wasserflugplatzes ist gebührend Rechnung zu tragen.	-	-
<i>Seaplane Pilots Association Switzerland</i>		
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.	-	-
<i>Aqua Viva</i>		
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 Fluglärmrechnung sowie ein Lärmbelastungskataster (LBK) als Grundlage für das Betriebsreglement zu erstellen.	-	Fluglärmrechnungen 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 Lärmmessung vor Ort durch das BAZL hat bestätigt, dass die Lärmemissionen der Wasserflugzeuge im Hafenbecken die Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe II (55 dB(A)) einhalten.

b) Privatpersonen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Ueli Diethelm (Flugplatzhalter)		
1 Mit Entwurf einverstanden	-	-
13 Private (je identische Stellungnahmen)		
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 Lärmmessung 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 Schwyzer Seen vor. Dies muss auch für den Wasserflugverkehr gelten. Eine Verdreifachung des Flugbetriebs gegenüber dem Ist-Zustand steht mit dem Bundesumweltrecht, den Schutzzielen 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 Schiffsliegplätze 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 Lärmmessung. Die Auswirkungen des Flugbetriebs auf Anwohner sowie Natur und Umwelt sind rechtsgenügend zu erheben und darzustellen.	-	Fluglärmrechnungen 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 Lärmmessung 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 Lärmmessung 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 Lufttransportdienst 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