



20.11.2013

Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA)

Parte IIIC 9^a serie

Adeguamento Parte concettuale III B5 – Eliporti

**Adeguamento Parte concettuale III B4 – Campi
d'aviazione**

con rapporto esplicativo e rapporto d'esame

Impressum**Editore**

Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Elaborazione delle cartine e realizzazione grafica

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Cartine riprodotte con l'autorizzazione di

Ufficio federale di topografia swisstopo, © 2013 swisstopo (BA130337)

Distribuzione

In versione elettronica: www.bazl.admin.ch
Disponibile anche in tedesco

11.2013

Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA)

Parte IIIC - 9^a serie

Adeguamento Parte concettuale III B5 – Eliporti

**Adeguamento Parte concettuale III B4 – Campi
d'aviazione**

con rapporto esplicativo e rapporto d'esame

20.11.2013

Le concezioni e i piani settoriali ai sensi dell'articolo 13 della legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT) costituiscono i principali strumenti di pianificazione della Confederazione. Essi le consentono di soddisfare l'obbligo legale di pianificare, di coordinare i suoi compiti di incidenza territoriale e di risolvere in maniera adeguata i problemi, sempre più complessi, legati alla realizzazione di progetti d'interesse nazionale. Nell'ambito delle concezioni e dei piani settoriali, la Confederazione illustra come intende adempiere i propri compiti in un determinato ambito settoriale o tematico, precisando gli obiettivi che vuole perseguire e le condizioni o esigenze da rispettare. Frutto di una stretta collaborazione tra i servizi federali e cantonali, questi strumenti contribuiscono ad armonizzare gli sforzi della Confederazione e dei Cantoni in materia di pianificazione del territorio.

Contenuto

Introduzione

Contenuto del Piano settoriale

Data della decisione delle autorità federali

Schede di coordinamento 9ª serie

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

Leggenda delle cartine per impianto

Spiegazione dei termini utilizzati

Obiettivi e condizioni concettuali

Adeguamento Parte concettuale III B5 – Eliporti:
Stralcio dell'eliporto di Lodrino (TI) dalla rete parziale

Adeguamento Parte concettuale III B4 – Campi d'aviazione:
Integrazione dell'aerodromo di Lodrino (TI) nella rete parziale

Allegati

Rapporto esplicativo secondo l'art. 16 OPT

Rapporto d'esame secondo l'art. 17 OPT

Introduzione

Il 18 ottobre 2002, il Consiglio federale ha adottato la parte concettuale (PSIA, capitoli I – III B) del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA).

Le condizioni specifiche di ogni aerodromo sono fissate nelle schede di coordinamento (PSIA Parte III C). Finora il Consiglio federale ha adottato le schede di coordinamento di 43 aerodromi, tra cui anche quelle relative agli aeroporti nazionali di Zurigo Basilea-Mulhouse.

L'attuale 9ª serie comprende le schede di coordinamento dei seguenti aerodromi:

	Cantone	Impianto	Rete parziale
Nuove schede di coordinamento	ZH	Winterthur	Campo d'aviazione
	SG	Schänis	Campo d'aviazione
	TI	Lodrino	Campo d'aviazione
Adeguamento	BE	Zweisimmen	Campo d'aviazione
	AG	Fricktal-Schupfart	Campo d'aviazione

L'aerodromo di Lodrino (TI) nella parte concettuale del PSIA viene trasferito dalla rete parziale Eliporti (parte III B5) alla rete parziale Campi d'aviazione (parte III B4).

Contenuto del Piano settoriale

Data della decisione delle autorità federali (stato 20.11.2013)

IIIA	Principi di gestione del PSIA		Decisioni
	Rilevanza del Piano settoriale	IIIA – 1	18.10.2000
	Aggiornamento	IIIA – 2	18.10.2000
	Requisiti per l'adeguamento	IIIA – 3	18.10.2000
	Esame della compatibilità delle attività di incidenza territoriale con il PSIA	IIIA – 4	18.10.2000
IIIB	Obiettivi e condizioni concettuali		
	Orientamento generale dell'aviazione civile	IIIB – 3	18.10.2000
	Utilizzazione efficiente dell'infrastruttura aeronautica	IIIB – 3	18.10.2000
	Utilizzazione efficiente dell'infrastruttura aeronautica (adeguamento principio 6)	IIIB – 3	15.05.2013
	Integrazione nel sistema globale dei trasporti	IIIB – 7	18.10.2000
	Protezione globale dell'ambiente	IIIB – 10	18.10.2000
	Coordinamento territoriale	IIIB – 15	18.10.2000
	Coordinamento territoriale		
	B1 – Aeroporti nazionali	IIIB1 – B7 – 2	18.10.2000
	B2 – Aerodromi regionali	IIIB1 – B7 – 7	18.10.2000
	B3 – Aerodromi militari utilizzati anche a scopi civili	IIIB1 – B7 – 13	18.10.2000
	B3 – Aerodromi militari utilizzati anche a scopi civili (stralcio aerodromo di Interlaken (BE) dalla rete parziale)	IIIB1 – B7 – 13	02.11.2005
	B3 – Aerodromi militari utilizzati anche a scopi civili (adeguamento principio 5)	IIIB1 – B7 – 13	07.12.2007
	B4 – Campi d'aviazione	IIIB1 – B7 – 20	18.10.2000
	B4 – Campi d'aviazione (integrazione aerodromo Lodrino (TI))	IIIB1 – B7 – 20	20.11.2013
	B5 – Eliporti	IIIB1 – B7 – 24	18.10.2000
	B5 – Eliporti (integrazione eliporto Interlaken (BE))	IIIB1 – B7 – 24	02.11.2005
	B5 – Eliporti (rinuncia all'eliporto Val Müstair (GR))	IIIB1 – B7 – 24	07.06.2011
	B5 – Eliporti (soppressione eliporto Benken (SG))	IIIB1 – B7 – 24	06.07.2011
	B5 – Eliporti (stralcio aerodromo Lodrino (TI) dalla rete parziale)	IIIB1 – B7 – 24	20.11.2013
	B6 – Aree di atterraggio	IIIB1 – B7 – 30	18.10.2000
	B6a – Aree di atterraggio in montagna	IIIB1 – B7 – 31	18.10.2000
	B6a – Aree di atterraggio in montagna (adeguamento)	IIIB6a	27.06.2007
	B6b – Aree di atterraggio d'ospedale	IIIB1 – B7 – 34	18.10.2000
	B6c – Aree di carico	IIIB1 – B7 – 35	18.10.2000
	B6d – Aree di decollo e di atterraggio per alianti da pendio	IIIB1 – B7 – 36	18.10.2000
	B6e – Altri terreni di atterraggio	IIIB1 – B7 – 37	18.10.2000
	B7 – Impianti di sicurezza aerea	IIIB1 – B7 – 38	18.10.2000

IIIC Obiettivi e condizioni per gli impianti		Serie		
Schede di coordinamento				
ZH	Zürich		IIIC – ZH-1	26.06.2013
ZH	Hausen am Albis	3	IIIC – ZH-2	18.08.2004
ZH	Speck-Fehraltorf	3	IIIC – ZH-3	18.08.2004
ZH	Hasenstrick	4	IIIC – ZH-4	02.11.2005
ZH	Winterthur	9	IIIC – ZH-5	20.11.2013
BE	Bern-Belp	1	IIIC – BE-1	30.01.2002
BE	Bern-Belp (adeguamento)	8	IIIC – BE-1	04.07.2012
BE	Interlaken	3	IIIC – BE-2	18.08.2004
BE	Interlaken (adeguamento)	4	IIIC – BE-2	02.11.2005
BE	Reichenbach	2	IIIC – BE-3	14.05.2003
BE	Courtelary	4	IIIC – BE-4	02.11.2005
BE	Courtelary (adeguamento)	6	IIIC – BE-4	01.07.2009
BE	Biel-Kappelen	4	IIIC – BE-5	02.11.2005
BE	Langenthal	4	IIIC – BE-6	02.11.2005
BE	Saanen	5	IIIC – BE-7	07.12.2007
BE	St.Stephan	4	IIIC – BE-8	02.11.2005
BE	Zweisimmen	5	IIIC – BE-9	07.12.2007
BE	Zweisimmen (adeguamento)	9	IIIC – BE-9	20.11.2013
BE	Thun	8	IIIC – BE-10	04.07.2012
LU	Triengen	5	IIIC – LU-1	07.12.2007
LU	Luzern-Beromünster	6	IIIC – LU-2	01.07.2009
NW	Buochs	6	IIIC – NW-1	01.07.2009
FR	Ecuvillens	1	IIIC – FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	1	IIIC – FR-2	30.01.2002
FR	Gruyères	1	IIIC – FR-3	30.01.2002
FR	Schwarzsee	1	IIIC – FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	1	IIIC – SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (adeguamento)	6	IIIC – SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	IIIC – SO-2	18.08.2004
BS/BL	Basel-Mulhouse		IIIC – BS/BL-1	15.05.2013
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	IIIC – SG-1	06.07.2011
SG	Schänis	9	IIIC – SG-2	20.11.2013
GR	Samedan	1	IIIC – GR-1	30.01.2002
AG	Birrfeld	1	IIIC – AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (adeguamento)	2	IIIC – AG-1	14.05.2003
AG	Fricktal-Schupfart	1	IIIC – AG-3	30.01.2002
AG	Fricktal-Schupfart (adeguamento)	9	IIIC – AG-3	20.11.2013
TG	Amlikon	4	IIIC – TG-1	02.11.2005
TG	Lommis	4	IIIC – TG-2	02.11.2005
TG	Sitterdorf	4	IIIC – TG-3	02.11.2005
TI	Lugano-Agno	3	IIIC – TI-1	18.08.2004

TI	Lodrino	9	IIIC – TI-3	20.11.2013
VD	Lausanne-La Blécherette	4	IIIC – VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (adeguamento)	3	IIIC – VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (adeguamento 2)	5	IIIC – VD-1	07.12.2007
VD	Lausanne-La Blécherette (adeguamento 3)	8	IIIC – VD-1	04.07.2012
VD	Payerne	5	IIIC – VD-2	07.12.2007
VD	Bex	2	IIIC – VD-3	14.05.2003
VD	Bex (adeguamento)	5	IIIC – VD-3	07.12.2007
VD	Montricher	6	IIIC – VD-4	01.07.2009
VS	Münster	2	IIIC – VS-2	14.05.2003
VS	Raron Flugplatz	2	IIIC – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	IIIC – VS-6	14.05.2003
VS	Regione Vallese sud-orientale (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 (adeguamento)	4	IIIC – NE-1	02.11.2005
NE	Môtiers	4	IIIC – NE-2	02.11.2005
NE	Neuchâtel	5	IIIC – NE-3	07.12.2007
JU	Bressaucourt	3	IIIC – JU-1	18.08.2004

Sono in preparazione altre serie di schede di coordinamento.

Schede di coordinamento 9ª serie

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

Leggenda delle carte per impianto

Spiegazione dei termini utilizzati

Anlage: **Winterthur**

ZH-5

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

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

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

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

Stand der Planung und Koordination:

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

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

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

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

<i>Betrieb, Perimeter und Infrastruktur</i> sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen, insbesondere mit dem Hochwasserrückhaltebecken Hegmatten und den Fruchtfolgeflächen, abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die favorisierte Variante der «Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze» tangiert das Flugfeld und den Flugbetrieb voraussichtlich nicht. Das Flugplatzareal ist im Eigentum der Stadt Winterthur und wird von der Segelfluggruppe Winterthur gemietet. Für die geplanten Ersatz- und Neubauten soll ein Baurechtsvertrag zwischen der Stadt und der Fluggruppe abgeschlossen werden. Mittelfristig ist ein Wechsel der Halterschaft zur Segelfluggruppe geplant. Dies bedingt eine Anpassung von Betriebsbewilligung und -reglement. Im Zusammenhang mit dem Bau des Hochwasserrückhaltebeckens plant die Flugplatzhalterin den Ersatz der heutigen Gebäude. Über Änderungen der bestehenden Infrastruktur oder den Bau von neuen Infrastrukturbauten wird in den entsprechenden Plangenehmigungsverfahren entschieden. Die vorgesehene Neuorganisation der Luftraumstruktur im Bereich der TMA Zürich hat möglicherweise Auswirkungen auf den Segelflugbetrieb. Diese sind gegebenenfalls zu prüfen und der Flugbetrieb entsprechend neu zu organisieren. Die bestehende Strassenzufahrt zum Flugfeld Winterthur genügt den Ansprüchen der Benutzer. Der Grossteil des Flugfeldes befindet sich auf Fruchtfolgeflächen. Da die Rückführbarkeit bei Nutzung als Graspiste gewährleistet ist, besteht keine Kompensationspflicht.			
F E S T L E G U N G E N Zweckbestimmung: Das Segelflugfeld Winterthur ist ein privates Flugfeld. Es dient dem Segelflugsport (Segelflug mit Winden- und Schleppstart, Motorsegelflug) sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung im Segelflug und Flugzeugschlepp. Vereinzelte Motorflüge ohne Bezug zum Segelflugsport sind möglich. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugbetrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Ein Anteil von maximal 10 % der jährlichen Motorflugbewegungen steht für Motorflüge ohne Bezug zum Segelflugsport zur Verfügung. Dies bedingt eine Änderung des Betriebsreglements. Bei einer Neuorganisation der Luftraumstruktur im Bereich der TMA Zürich sind die Auswirkungen auf den Segelflugbetrieb zu prüfen und der Betrieb entsprechend neu zu organisieren. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.	F • • •	Z	V •

	F	Z	V
Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich Flächen für die ökologische Aufwertung im westlichen Bereich (vgl. Anlagekarte). Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung. Der Lärmbelastungskataster ist noch zu erarbeiten. Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Massnahmenplan auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will und wie die Abstimmung auf die kantonalen Naturschutzkonzepte erfolgt.	• • • • •		
E R L Ä U T E R U N G E N Zweckbestimmung: Die Zweckbestimmung des Flugfelds Winterthur ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und wird gestützt durch die Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil SIL Teil III B4. Die Durchführung einzelner Motorflüge ohne direkten Bezug zum Segelflugsport (Wartungsflüge, Überführungsflüge, Oldtimer-Anlass etc.) steht damit im Einklang, bedingt allerdings eine Änderung des Betriebsreglements. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Die Segelfluggruppe Winterthur führt in Absprache mit der Flugplatzhalterin periodisch Flugveranstaltungen (Oldtimer-Treffen) durch. Sind diese öffentlich, besteht eine Bewilligungspflicht gemäss Luftfahrtverordnung Art. 85 ff. Die beabsichtigte Neuorganisation der TMA Zürich bedingt zu gegebener Zeit eine allfällige Anpassung des Betriebsreglements. Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die Piste mit den Sicherheitsabständen, die bestehenden Bauten, die infolge Realisierung des Hochwasserrückhalte-Beckens geplanten Ersatzbauten sowie die ökologischen Ausgleichsflächen. Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Stadt Winterthur. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalter:</i> Stadt Winterthur Bereich Immobilien Lindstrasse 6 8420 Winterthur		

Lärmbelastung:

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

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

Hindernisbegrenzung:

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

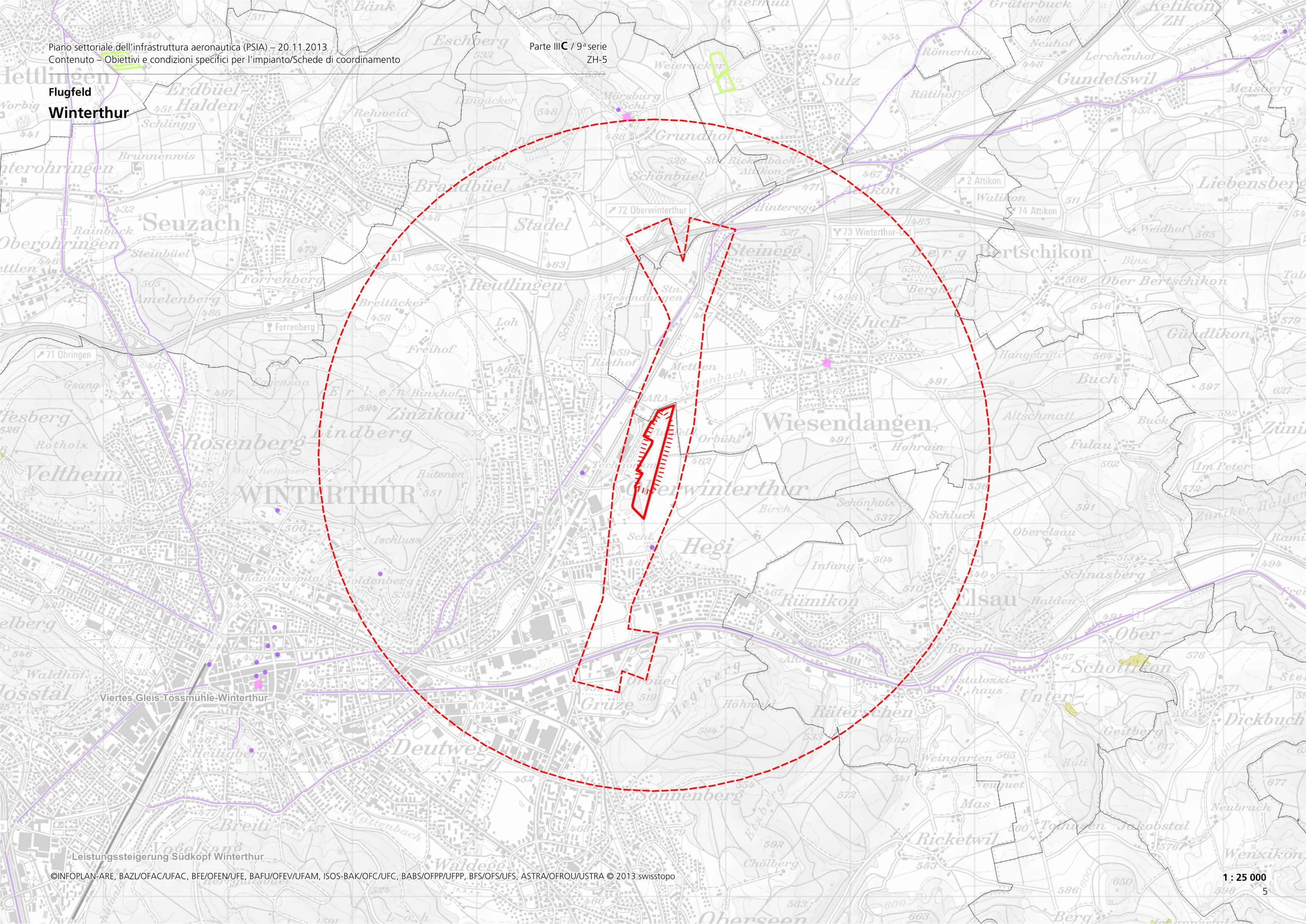
Natur, Landschaft und Umwelt:

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

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

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

Flugfeld
Winterthur



Anlage: **Zweisimmen**

BE-9

Teilnetz: Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz)

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

Generelle Informationen und technische Daten:

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

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

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

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

Stand der Koordination:

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

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

Verweis:

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

Grundlagendokumente:

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

Für die Umwandlung der Militäranlage in einen zivilen Flugplatz wurde ein <i>Umnutzungsverfahren</i> nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes durchgeführt. Dieses Umnutzungsverfahren umfasste eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen (Piste, Rollwege, Hochbauten für den Flugbetrieb), die Überprüfung des Betriebsreglements sowie die Anpassung der Betriebsbewilligung. Grundlage bildete das vorliegende Objektblatt in der Fassung vom 7.12.2007. Mit der Genehmigung der Umnutzung wurden auch die zulässigen Lärmimmissionen nach Lärmschutzverordnung (LSV) und die konkreten Massnahmen zur ökologischen Aufwertung festgelegt. Auf dem Flugplatz befindet sich eine Helibasis für Rettungsflüge mit Arbeitsflügen als ergänzender Nutzung. Eine zweite Heliunternehmung möchte eine Basis für Arbeitsflüge eröffnen. Der Regierungsrat des Kantons Bern misst dem Projekt eine grosse wirtschaftliche Bedeutung für die Region bei. Er hat dem Bundesrat beantragt, im SIL den notwendigen Spielraum für dessen Realisierung einzuräumen. Mit der entsprechenden Festlegung der Zweckbestimmung des Flugplatzes soll dies ermöglicht werden. Die Flüge dieser zweiten Heliunternehmung dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die aufgrund der vorgegebenen Bewegungszahl berechneten Lärmkurven überschritten werden.			
F E S T L E G U N G E N Zweckbestimmung: Der Flugplatz Zweisimmen ist ein privates Flugfeld. Er dient den Touristik- und Geschäftsflügen sowie dem Motor- und Segelflugsport, inklusive der fliegerischen Aus- und Weiterbildung für Flächenflugzeuge. Er ist Standort von Helikopterunternehmungen für Rettungs- und Arbeitsflüge. Er funktioniert zusammen mit den Flugplätzen Saanen und St. Stephan als Flugplatzsystem mit klarer Aufgabenteilung, regional sollen keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen. Der Flugplatz wird im heute akzeptierten Rahmen weiter genutzt, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Areal für eine neue Helikopterbasis [1] (vgl. Anlagekarte).	F • • • •	Z	V

	F	Z	V
Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die ökologische Aufwertung wird entlang der Simme auf den im Rahmen der Koordination bezeichneten Flächen realisiert. Die konkreten Massnahmen richten sich nach den bei der Umnutzung festgelegten Bestimmungen. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	• • • •		
E R L Ä U T E R U N G E N Zweckbestimmung, Betrieb: Der bestehende Grundsatz im Konzeptteil des SIL, wonach mit einer differenzierten Zweckbestimmung der Flugplätze auf die Dauer sicherzustellen ist, dass regional keine doppelspurigen Luftverkehrsangebote entstehen (SIL Teil III B3-15), ist das Ergebnis der damaligen Verhandlungen. Er entspricht einem Kompromiss zwischen regionalen und wirtschaftlichen Interessen einerseits und überregionalen Interessen von Raumplanung und Umweltschutz andererseits. Nur unter diesen Bedingungen hat der Bundesrat am 18.10.2000 der Weiterführung des zivilen Betriebs auf allen drei Flugplätzen (Saanen, St. Stephan, Zweisimmen) zugestimmt. Vor diesem Hintergrund wurde die Zweckbestimmung für den Flugplatz Zweisimmen im Teil III B3 des SIL verbindlich festgesetzt, der Helikopterverkehr wurde auf den Betrieb einer Rettungsbasis beschränkt. Damit die Voraussetzungen für den Bau der geplanten zweiten Helikopterbasis geschaffen werden können, wird die Zweckbestimmung nun mit Arbeitsflügen für Helikopter ergänzt. Mit dieser Zweckbestimmung bleiben touristische Flüge ausgeschlossen. Der Flugbetrieb ist im Betriebsreglement geregelt. Dieses Reglement wurde im Umnutzungsverfahren überprüft und gemäss Bedarf angepasst. Der Flugplatz dient neben der fliegerischen Nutzung auch verschiedenen nichtaviatischen Nutzungen. Diese sind nicht Gegenstand des SIL. Die Koordination wird durch den Flugplatzhalter sichergestellt, er ist für die Sicherheit auf dem Flugplatz verantwortlich. Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt die für den zivilen Flugbetrieb benötigten Bauten und Anlagen: die Piste mit den Unterständen U5 bis U8 entlang der Simme, die Parzelle mit C-Büro und Hangar, den Unterstand U2 mit Zufahrt/Parkplatz, die bestehende Basis der BOHAG sowie das Areal für die neue Helikopterbasis.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Flugplatzgenossenschaft Zweisimmen, Postfach 237, 3770 Zweisimmen		

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

Lärmbelastung:

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

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

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

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

Hindernisbegrenzung:

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

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

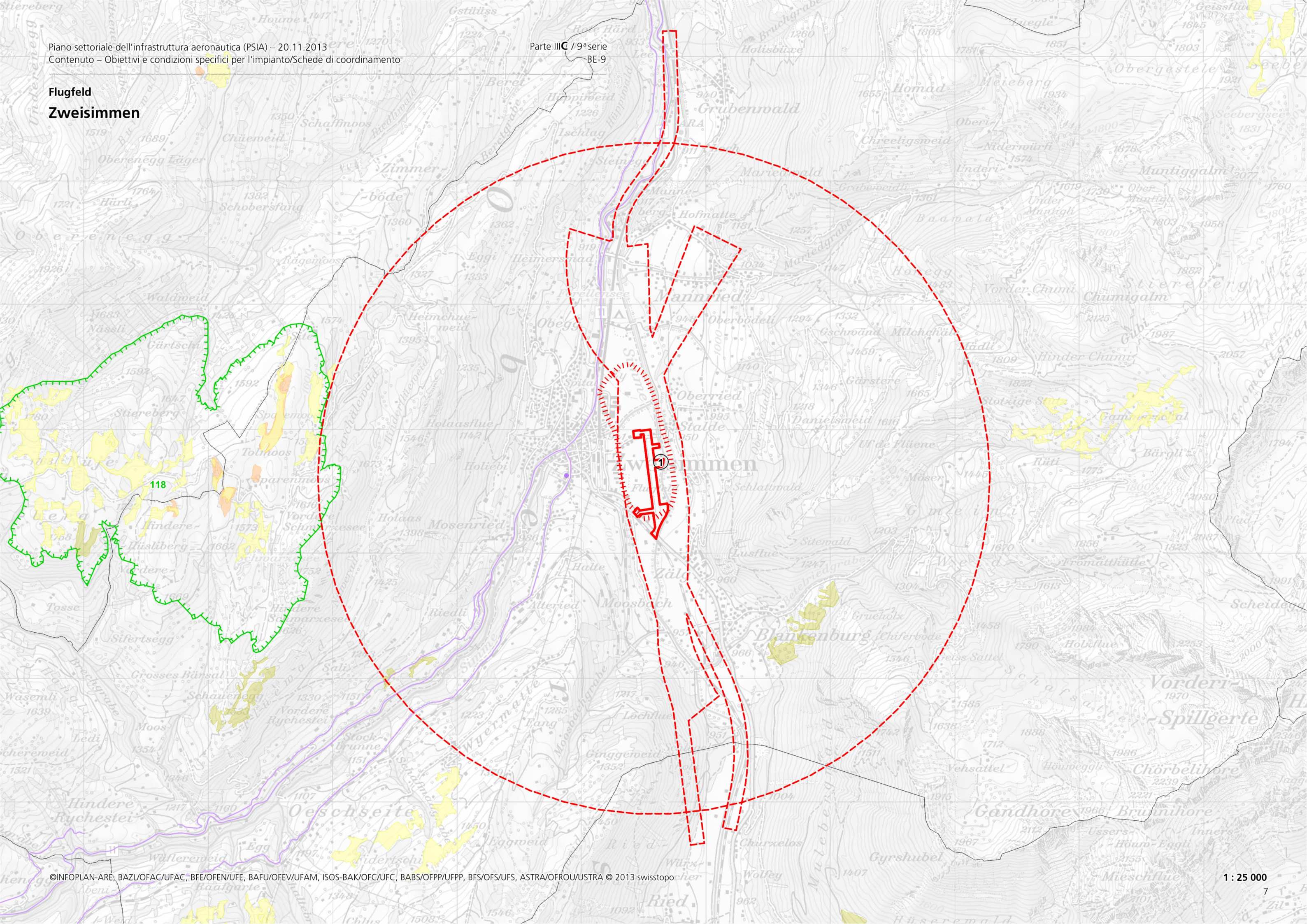
Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert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

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

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

Flugfeld

Zweisimmen



Anlage: **Schänis**
 Teilnetz: Flugfeld

SG-2

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

Generelle Informationen und technische Daten:

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

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

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

Stand der Planung und Koordination:

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

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

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

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

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

Die <i>Strassenzufahrt</i> zum Flugplatz erfolgt über das bestehende Flurstrassennetz der Linthebene-Melioration. Bei einem wesentlichen Ausbau des Flugplatzes oder einer Intensivierung des Betriebs ist diese Zufahrt in Absprache mit der Linth-Melioration zu überprüfen, allenfalls neu zu organisieren oder auszubauen. Als Reservestandort für die militärische Flugschulung hat das VBS für den Flugplatz keinen Bedarf mehr.			
F E S T L E G U N G E N Zweckbestimmung: Der Flugplatz Schänis ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Segelflugsport, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung im Segel- und Motorflug sowie Werkflügen im Zusammenhang mit dem Flugzeugunterhalt. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugbetrieb wird unter den bisherigen Rahmenbedingungen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich zusätzlicher Manövrier- und Abstellflächen und einer Fläche für neue Hochbauten [1] (vgl. Anlagekarte). Eine Verlängerung der Piste um 150 m nach Norden ist möglich. Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung. Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Natur- und Landschaftsschutz: Die Flugplatznutzung trägt den Schutzbestimmungen für das Flachmoor «Gastermatt» [2] Rechnung. Die Bewirtschaftung und Pflege des Schutzgebiets werden in der bisherigen Form weitergeführt. Bauliche Veränderungen sind in diesem Bereich ausgeschlossen. Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit der Gemeinde und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	F • • • • • • •	Z	V

E R L Ä U T E R U N G E N

Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb:

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

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

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

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

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

Lärmbelastung:

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

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

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

ZUSTÄNDIGE STELLE

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

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

Hindernisbegrenzung:

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

Natur, Landschaft und Umwelt:

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

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN	1416	Kaltbrunner Riet
BLN	1613	Speer-Churfürsten-Alvier

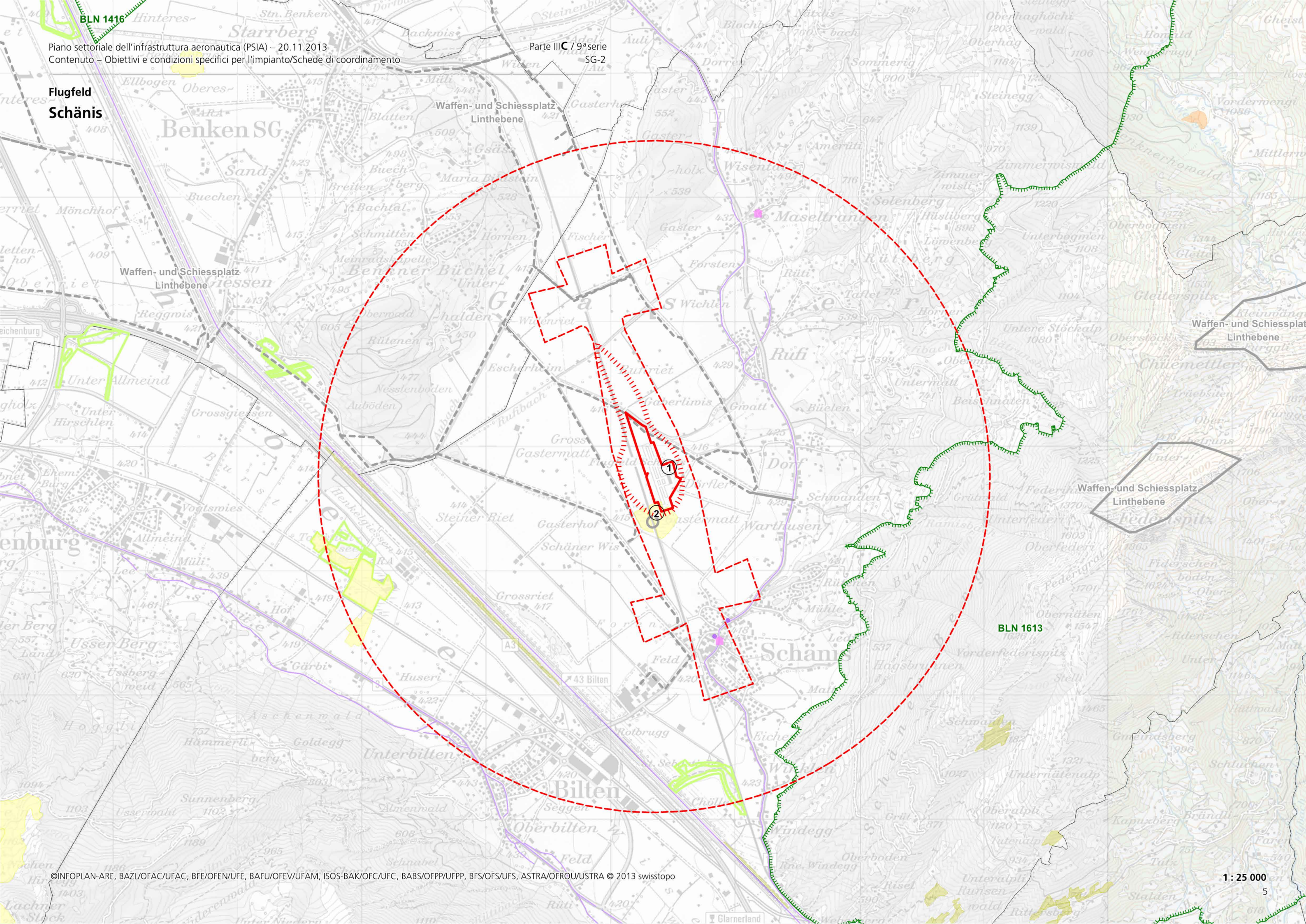
Bei der ökologischen Aufwertung auf dem Flugplatz ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen zu unterscheiden. Die Realisierung solcher Ausgleichsmassnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen.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

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

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

Fruchtfolgefleichen befinden sich innerhalb des Flugplatzperimeters keine.

Flugfeld
Schänis



Anlage: **Fricktal-Schupfart**

AG-3

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

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

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugfeld seit 1966 in Betrieb, dient primär dem Flugsport.

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

Stand der Planung und Koordination:

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

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

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

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

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

Im <i>Flugbetrieb</i> sind zur Zeit keine Änderungen vorgesehen. Zur Reduktion der Lärmbelastung und zur Verbesserung der Sicherheit im Flugbetrieb soll die Option für eine künftige Verlängerung der Graspiste auf 980 m offen gehalten werden. Ein solches Vorhaben erfordert eine Anpassung des SIL und eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz. Die betroffenen Gemeinden lehnen eine Verlängerung der Piste ab. <i>Ungenutzte Flächen</i> auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt <i>ökologisch aufgewertet</i> werden (gemäss Landschaftskonzept Schweiz).			
F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
Zweckbestimmung: Der Flugplatz Fricktal-Schupfart ist ein privates Flugfeld. Er dient im wesentlichen dem Flugsport und der fliegerischen Ausbildung. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (Bereich Geschäfts-, Tourismus- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt. Der Flugplatz übernimmt keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze. Ein entsprechender Ausbau der Infrastruktur wird nicht angestrebt. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Mit dem Ziel der Reduktion der Lärmbelastung und der Verbesserung der Sicherheit im Flugbetrieb ist die Option für eine künftige Verlängerung der Graspiste auf 980 m offen zu halten. Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	• • • • • • •		•

E R L Ä U T E R U N G E N Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter entspricht der Abgrenzung der Flugplatzzone der Gemeinde Schupfart. Die Sanierung der Entwässerung des Flugplatzes erfordert den Neubau eines Retentionsfilterbeckens. Die Plangenehmigung wurde am 14. Juni 2013 erteilt. Das Bauvorhaben hat eine geringfügige Erweiterung des Flugplatzperimeters erforderlich gemacht. Mit der als Vororientierung festgelegten Erweiterung des Perimeters für die Verlängerung der Graspiste auf 980 m soll kein Präjudiz für die Realisierung des Projekts geschaffen, sondern die Koordination der räumlichen Nutzungsansprüche behördenverbindlich sichergestellt werden. Ein solches Vorhaben erfordert ein Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz mit Überprüfung von Betriebsreglement, Lärm- und Hindernisbegrenzungskataster. Dabei wären die Auswirkungen auf die umgebenden Nutzungen und Schutzziele im Detail zu prüfen und entsprechende Massnahmen festzulegen. Die Auswirkungen einer Verlängerung der Graspiste sind in der Machbarkeitsanalyse vom 25.9.2000 dargelegt. Zu erwarten wären demnach eine Verringerung der Lärmbelastung in der Gemeinde Schupfart und eine Verbesserung der Sicherheit im Flugbetrieb. Auf Fauna und Flora dürfte das Projekt keinen wesentlichen Einfluss haben, sich aber auf das Landschaftsbild auswirken. Zudem würde eine Fruchtfolgefläche beansprucht. Das Vorhaben wurde in der Region intensiv diskutiert. Die betroffenen Gemeinden anerkennen zwar die betrieblichen Vorteile einer Pistenverlängerung, lehnen sie angesichts der breiten Opposition in der Bevölkerung aber ab. Lärmbelastung: Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Neuberechnung erforderlich. Das Gebiet mit Lärmbelastung entspricht dem Lärmbelastungskataster 1993. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV vom 1. Juni 2001. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV). Eine Anpassung des LBK entsprechend dem Potential SIL steht zur Zeit nicht zur Diskussion. Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom Februar 2013. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalter:</i> Aero-Club der Schweiz, Regionalverband Fricktal, Flugplatz 4325 Schupfart
---	---

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

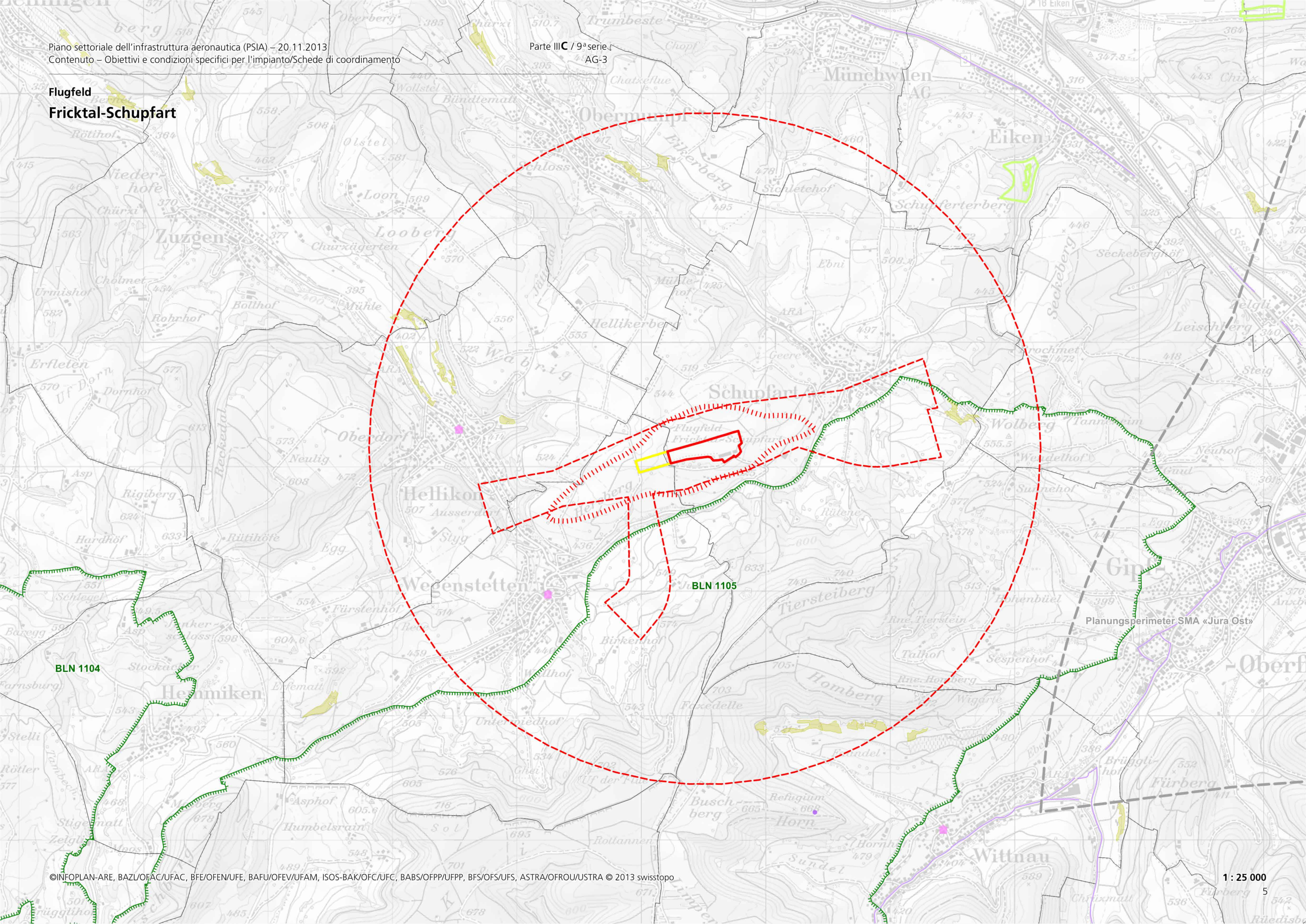
Die projektunabhängigen Massnahmen sollen primär auf freiwilliger Basis getroffen werden.

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

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1104	Tafeljura nördlich Gelterkinden
	1105	Baselbieter und Fricktaler Tafeljura

Flugfeld
Fricktal-Schupfart



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

TI-3

S I T U A Z I O N E

Informazioni generali e dati tecnici:

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

Scopo dell'impianto, funzione nella rete:

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

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

Rinvii:

Rete parziale campi d'aviazione III – B4

Documenti di base:

Esercizio civile:

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

Esercente militare:

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

Stato della coordinazione:

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

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

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

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

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

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

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

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

Il DDPS ha intenzione di vendere l'aerodromo.

D E C I S I O N I	D	R	I
Funzione dell'impianto: L'aerodromo di Lodrino è un campo d'aviazione civile privato. Esso svolge in primo luogo la funzione di aerodromo aziendale per voli legati alla manutenzione e allo sviluppo di aeromobili come pure da elibase per voli di trasporto e di lavoro. Nella misura delle restanti capacità può inoltre servire anche per la formazione e il perfezionamento professionale di piloti dell'aviazione civile e militare come pure altri voli a scopo commerciale e non. Condizioni quadro d'esercizio: L'ex aerodromo militare e l'attuale eliporto civile verranno riuniti in un impianto unico mediante una procedura di cambiamento d'uso. Per la gestione dell'impianto deve essere istituito un esercente d'aerodromo. Le attività di volo sull'aerodromo aziendale dipendono dalle esigenze delle imprese locali. I voli di elicotteri continueranno a svolgersi secondo le attuali condizioni. L'esercizio di volo è disciplinato in un regolamento d'esercizio, che è approvato nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso. Al fine di ridurre l'impatto ambientale, l'esercente dell'aerodromo, in virtù del principio di prevenzione, adotta i provvedimenti possibili dal punto di vista dell'esercizio e vigila sul rispetto delle prescrizioni. Perimetro dell'aerodromo: Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio necessario per gli impianti aviatori, compreso il settore per le opere edili e le superfici d'esercizio (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). In linea di massima i progetti di costruzioni devono concentrarsi nelle zone già edificate. Il settore nord-occidentale dell'aerodromo [1] serve alla formazione di piloti d'elicotteri (voli stazionari). In tale settore non è ammessa la costruzione di impianti aeronautici. Il prolungamento della pista verso sud è un'opzione fondamentale per il futuro [2]. Il coordinamento con la pianificazione del territorio deve ancora avere luogo. Esposizione al rumore: La zona esposta al rumore limita il margine di sviluppo dell'esercizio di volo (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Il Cantone e i Comuni ne tengono conto nei loro piani direttori e di utilizzazione. In caso di allungamento della pista, va adeguata la zona esposta al rumore. La determinazione dell'inquinamento fonico ammesso ai sensi dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) avviene nel quadro della procedura di approvazione relativa al regolamento d'esercizio. Esso è da fissare nel catasto dei rumori.	• • • • • • • • • •		• •

	D	R	I
Limitazione degli ostacoli: La zona con limitazione degli ostacoli mostra dove devono essere coordinati l'esercizio di volo e l'utilizzazione del suolo in merito alla limitazione in altezza (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Sono determinanti le superfici di limitazione degli ostacoli contenute nel relativo catasto. Il catasto entra in vigore nel quadro della procedura di cambiamento d'uso. In caso di allungamento della pista, il catasto va adeguato. Protezione della natura e del paesaggio: Le superfici non utilizzate per l'aviazione nelle aree dell'aerodromo sono da rivalutare quali superfici di compensazione ecologica nel rispetto delle esigenze aeronautiche (norme di sicurezza, esigenze di ampliamento). Vanno tenuti in considerazione gli interessi connessi all'utilizzazione agricola. L'esercente verifica queste possibilità e stabilisce le misure, d'intesa con il Comune e i servizi federali e cantonali competenti. Le misure sono rese vincolanti nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso.	•		•
S P I E G A Z I O N I Funzione, esercizio: Al momento dell'adozione della parte concettuale del PSIA nel 2000 l'ulteriore utilizzazione dell'aerodromo militare di Lodrino da parte delle Forze aeree non era messa in forse. La rinuncia di queste ultime all'impianto è sopraggiunta solamente con il Concetto relativo agli stazionamenti dell'esercito del 1° giugno 2005. Anche dopo il ritiro delle Forze aeree devono proseguire le attività di manutenzione della RUAG e questo per motivi regionali ed economici. A questo scopo è necessario il mantenimento della pista. Condizioni quadro d'esercizio: Insieme a Locarno l'aerodromo di Lodrino è un'importante base per la formazione dei piloti militari e degli esploratori paracadutisti. Nella misura del possibile queste attività devono poter proseguire. Tuttavia in futuro la priorità viene data chiaramente all'utilizzazione dell'impianto come aerodromo aziendale per la RUAG e altre imprese di trasporti aerei. Nel quadro dei limiti fissati nella scheda di coordinamento, questa utilizzazione può essere ampliata e sviluppata a seconda delle necessità. Per quanto consentito dalle capacità, l'aerodromo può essere utilizzato, in misura limitata, anche per altri voli del traffico commerciale e non commerciale. Parallelamente deve essere mantenuta l'elibase. È necessario istituire un esercente dell'aerodromo per l'esercizio del «nuovo» aerodromo di Lodrino. Per ragioni operative e affinché tutte le competenze possano essere disciplinate in maniera chiara, l'aerodromo militare e l'eliporto vengono riuniti in un solo impianto, ovvero un campo d'aviazione per aerei ed elicotteri. Inoltre l'infrastruttura militare deve essere trasferita al campo d'aviazione civile.	ENTI COMPETENTI <i>Ufficio federale competente per l'esercizio civile:</i> Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), 3003 Berna <i>Esercente civile:</i> gestori fino ad ora: RUAG (aerodromo militare), Heli TV (eliporto) Esercente futuro: deve ancora essere istituito		

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

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

Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura:

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

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

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

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

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

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

Esposizione al rumore:

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

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

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

Limitazione degli ostacoli:

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

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

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

Protezione della natura e del paesaggio, ambiente:

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

Zona golenale: 365 Ruscada

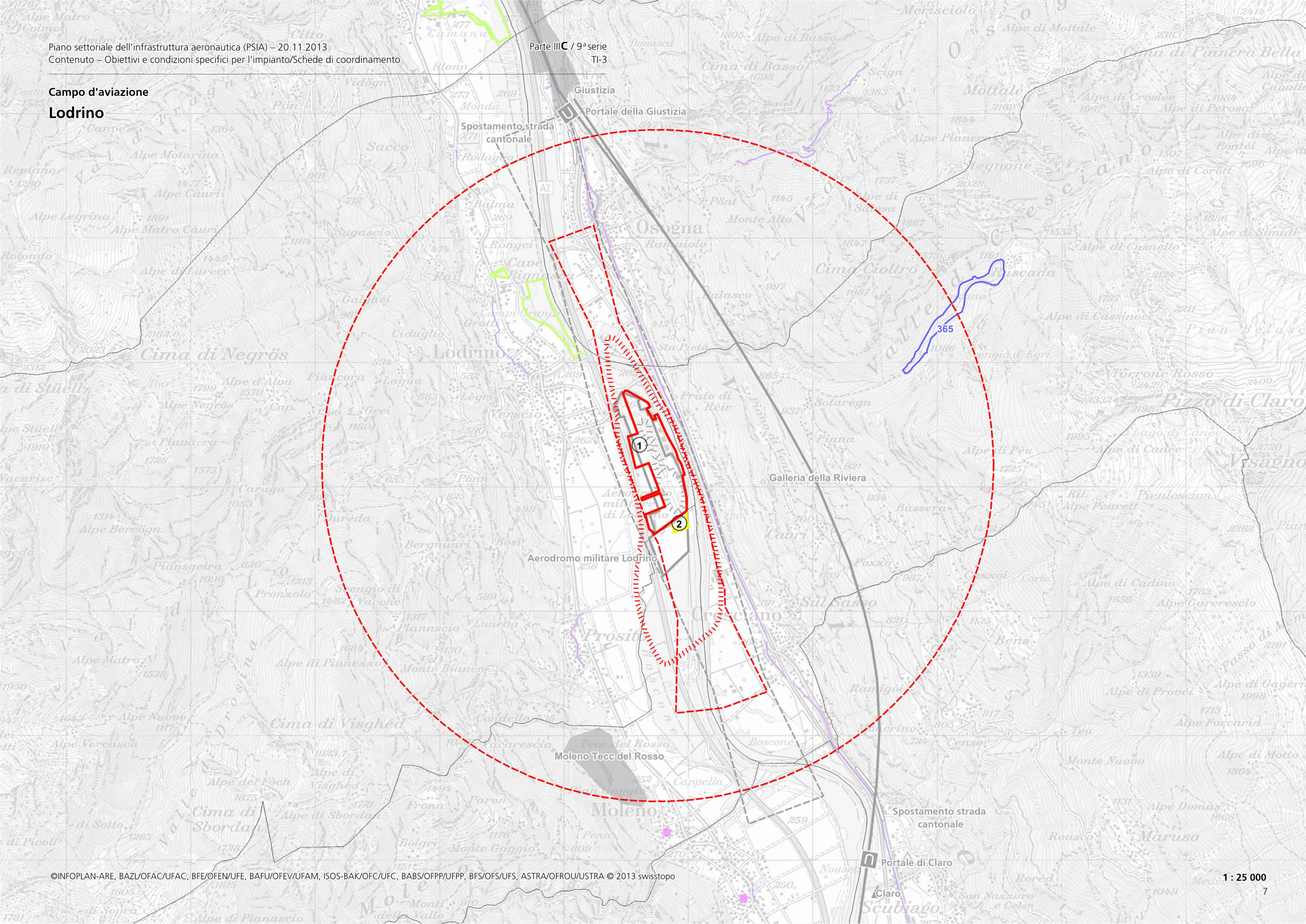
La realizzazione di misure di valorizzazione ecologica deve tenere conto delle possibilità naturali, paesaggistiche e gestionali. Il valore di riferimento su cui basarsi è il 12 per cento della superficie dell'aerodromo. Le misure di valorizzazione devono essere realizzate innanzitutto all'interno del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

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

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

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

**Campo d'aviazione
Lodrino**



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

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

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

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare

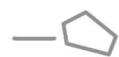


* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax.
Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax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

Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1

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



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



Militärflugplätze
aérodromes militaires
aerodromi militari



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



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

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



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



Hoch- und Übergangsmoor
haut-marais et marais de transition
torbiera alta e torbiera di transizione



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



Gletschervorfeld/Aue
zone alluviale
zona golenale



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



Jagdbanngebiet
district franc
bandita



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



Kulturgut
bien culturel
bene culturale



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS



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

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale



Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

Terminologia relativa alla scheda di coordinamento

Comuni di ubicazione	Comuni sui cui territori si estende il perimetro dell'aerodromo definito nel PSIA. Il perimetro dell'aerodromo delimita la superficie occupata dagli impianti dell'aerodromo.
Comuni con limitazione degli ostacoli	Comuni i cui territori sono interessati dalla limitazione degli ostacoli definita nel PSIA. Nel caso di aerodromi concessionati, la limitazione degli ostacoli corrisponde al limite esterno delle superfici di limitazione degli ostacoli secondo il piano delle zone di sicurezza; nel caso di campi d'aviazione, al limite esterno delle superfici di limitazione degli ostacoli secondo il relativo catasto (limitato a un'altezza di 60 m dal suolo).
Comuni con esposizione al rumore	Comuni i cui territori sono interessati dalla curva di esposizione al rumore definita nel PSIA e corrispondente al valore di pianificazione del grado di sensibilità II a norma dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF).
Prestazioni di traffico	
- media in 4 anni	Media dei movimenti di volo annui negli ultimi quattro anni.
- Max. 10 anni	Numero massimo di movimenti di volo annui negli ultimi dieci anni (compreso l'anno di riferimento).
- Base di riferimento CR	Numero di movimenti di volo annui con indicazione dell'anno di riferimento, sul quale si basa il catasto dei rumori (CR) in vigore.
- Potenziale PSIA	Numero di movimenti di volo annui fissato nel processo di coordinamento, avente valore di riferimento per lo sviluppo futuro e che serve da base per il calcolo della curva di esposizione al rumore.
Decisioni	• Dati acquisiti D • Risultati intermedi R • Informazioni preliminari I

Dati acquisiti

D

I dati acquisiti indicano come sono state coordinate tra loro le attività d'incidenza territoriale. Una disposizione di coordinamento è classificata come dato acquisito se:

- ha avuto luogo una sufficiente collaborazione e
- i requisiti materiali relativi al coordinamento sono adempiuti (coordinamento di massima).

Ai sensi dell'art. 15 OPT un progetto concreto può essere definito dato acquisito solamente qualora sussista un fabbisogno per tale progetto, siano state esaminate ubicazioni alternative, il progetto esiga l'ubicazione prevista, le ripercussioni rilevanti su territorio e ambiente possano essere valutate a grandi linee e la compatibilità legale del progetto sia presumibilmente data.

I dati acquisiti vincolano le autorità dal punto di vista materiale e della procedura; essi determinano il quadro territoriale, temporale e organizzativo al quale si devono attenere le autorità nello svolgimento delle loro attività d'incidenza territoriale.

Risultati intermedi

R

I risultati intermedi indicano le attività d'incidenza territoriale per le quali il coordinamento non è ancora ultimato in tutte le sue parti. Una disposizione di coordinamento è considerata un risultato intermedio se:

- la collaborazione è stata avviata e
- non si può ancora valutare in maniera definitiva se i requisiti materiali relativi al coordinamento sono adempiuti.

I risultati intermedi vincolano le autorità dal punto di vista della procedura e, qualora esista un accordo, anche dal punto di vista materiale; essi obbligano inoltre le autorità a informarsi reciprocamente qualora le circostanze cambino notevolmente.

I mandati di verifica sono classificati per definizione come risultati intermedi.

Informazioni preliminari

I

Le informazioni preliminari indicano le attività d'incidenza territoriale che possono avere ripercussioni rilevanti sull'utilizzazione del suolo, ma che non possono ancora essere circoscritte nella misura necessaria per essere coordinate. Una disposizione di coordinamento è considerata un'informazione preliminare se:

- la prevista attività d'incidenza territoriale è ancora troppo poco definita per stabilire la necessità di coordinamento sovrallocale e
- la collaborazione non è ancora stata avviata.

Le informazioni preliminari di regola vincolano le attività dal punto di vista della procedura; esse obbligano le autorità a informarsi reciprocamente qualora le circostanze cambino notevolmente.

Obiettivi e condizioni concettuali

Adeguamento Parte concettuale III B5 – Eliporti:
Stralcio dell'eliporto Lodrino (TI) dalla rete parziale

Adeguamento Parte concettuale III B4 – Campi d'aviazione:
Integrazione del campo d'aviazione Lodrino (TI) nella rete parziale

PSIA – Obiettivi e condizioni concettuali

Adeguamento parte III B5 – eliporti:

Stralcio dell'eliporto di Lodrino (TI) dalla rete parziale

Adeguamento parte III B4 – campi d'aviazione:

Integrazione dell'aerodromo di Lodrino (TI) nella rete parziale

Nella parte concettuale del PSIA del 18 ottobre 2000 (parte III B5) il campo d'aviazione riservato all'esercizio di elicotteri di Lodrino è acquisito come impianto aeronautico.

Nella parte III B3 l'ex aerodromo militare di Lodrino è indicato come aerodromo militare utilizzato anche a scopo civile solo in forma ridotta (principio 6). Le Forze aeree hanno cessato il loro esercizio nel 2006. Da allora la RUAG Holding SA ha continuato a effettuare voli aziendali e di clienti. Essa intende mantenere una base a Lodrino anche in futuro.

L'attuale eliporto e l'ex aerodromo militare utilizzato dalla RUAG vengono riuniti e utilizzati d'ora in poi come campo d'aviazione privato. Inoltre, gli impianti dell'ex aerodromo militare devono essere destinati a un'utilizzazione civile mediante una procedura di cambiamento d'uso.

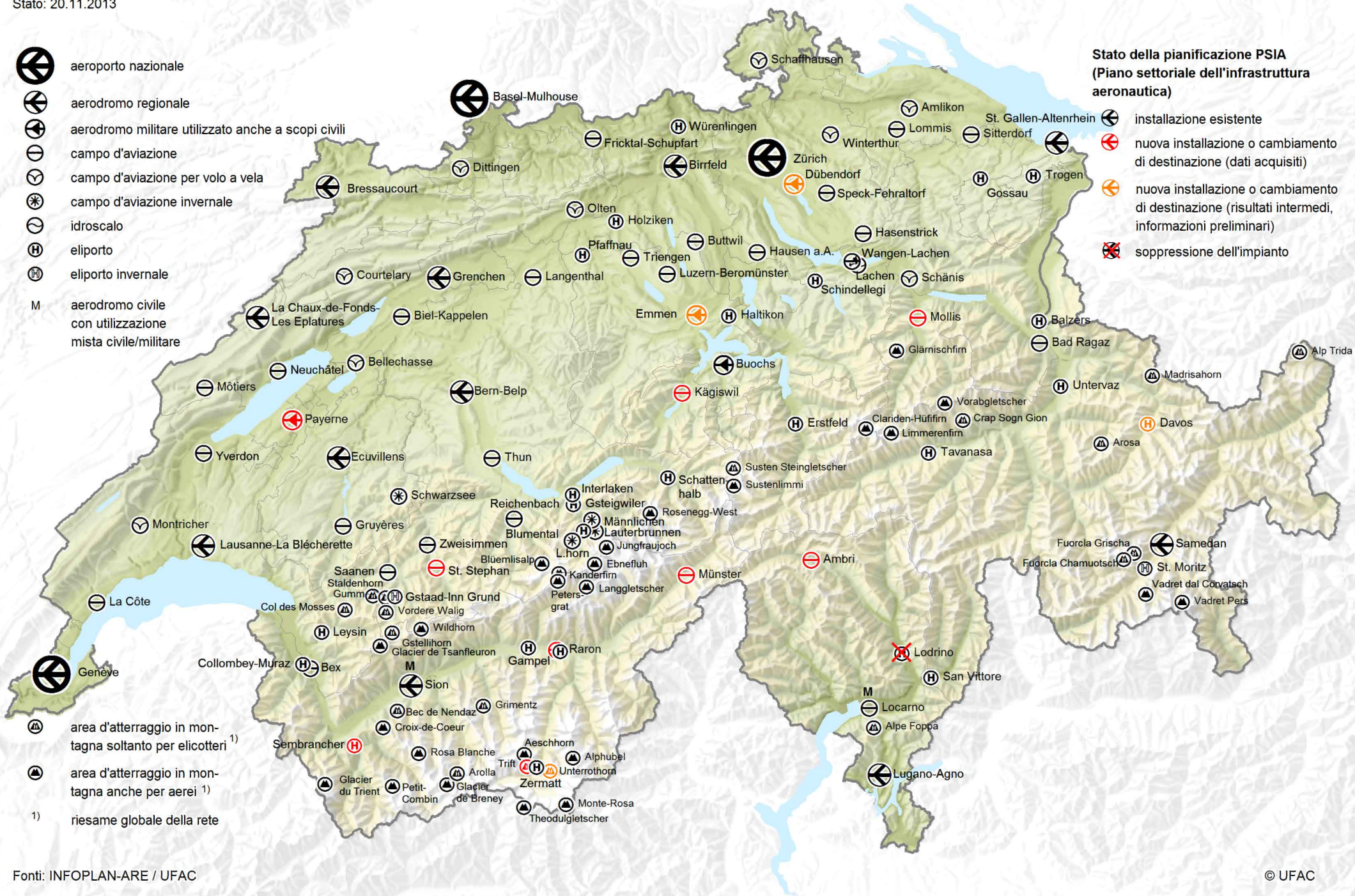
La riunione dell'eliporto e dell'ex aerodromo militare richiede i seguenti adeguamenti della parte concettuale del PSIA del 18 ottobre 2000:

- l'eliporto di Lodrino (TI) è stralciato dalla rete parziale degli eliporti (parte III B5);
- l'aerodromo di Lodrino (TI) è integrato nella rete parziale dei campi d'aviazione (parte III B4);
- le rappresentazioni grafiche relative alla rete globale e alla rete parziale sono adeguate di conseguenza (cfr. a tergo).

Si rinuncia al contemporaneo adattamento della parte III B3 (Aerodromi militari utilizzati anche a scopi civili), che dovrà essere integralmente adeguata nell'ambito dell'imminente revisione totale della parte concettuale.

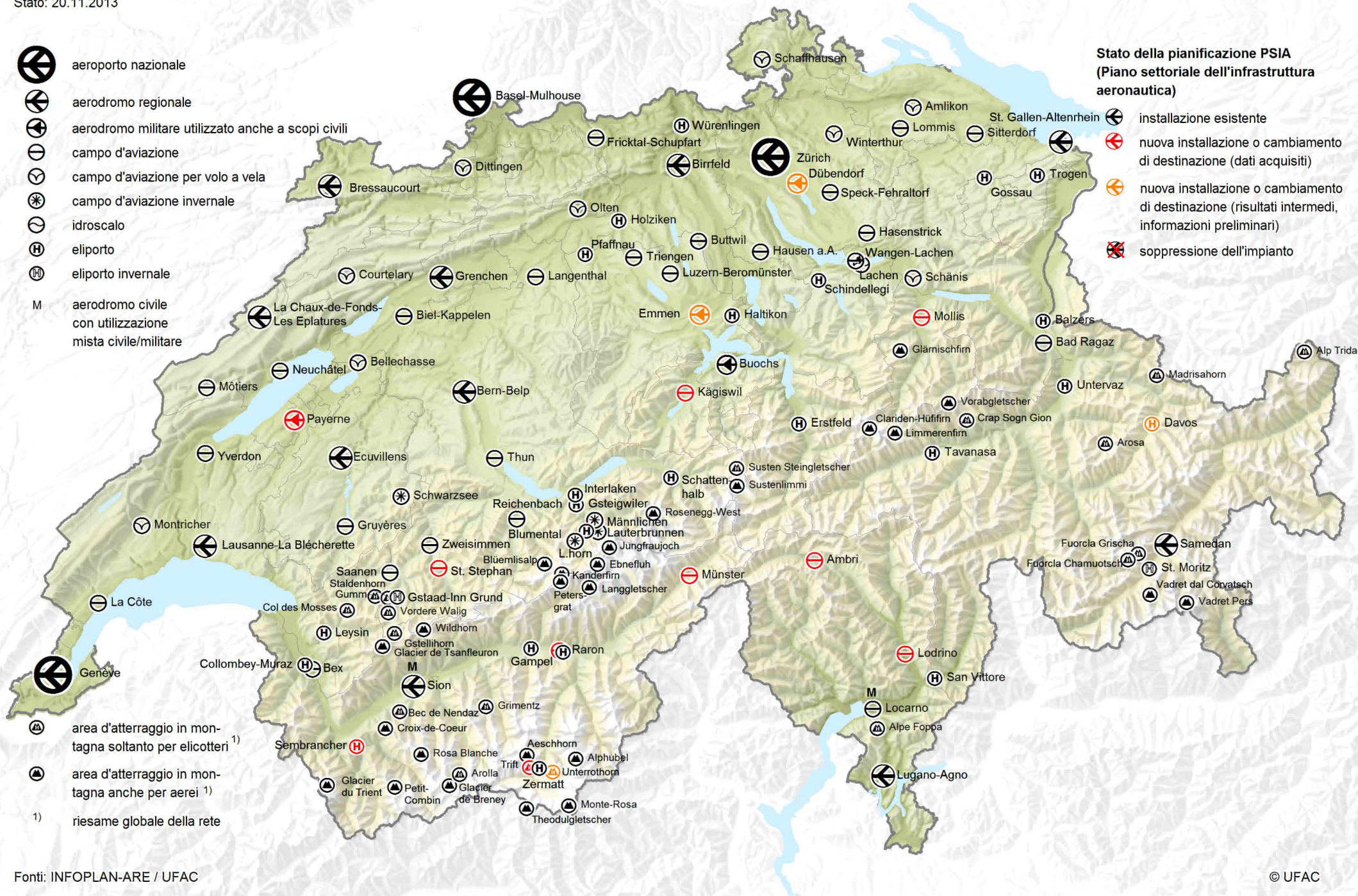
Aerodromi civili: adattamento della rete parziale eliporti (parte III B5)

Stato: 20.11.2013



Aerodromi civili: adattamento della rete parziale campi d'aviazione (parte III B4)

Stato: 20.11.2013



Rapporto esplicativo secondo l'art. 16 OPT

Contenuto del rapporto esplicativo

- 1 Oggetto della pianificazione
- 2 Tappe della pianificazione e collaborazione
- 3 Considerazione delle proposte

1 Oggetto della pianificazione

Per elaborare e adottare il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) è stata definita una procedura in due tappe. In una prima fase, in data 18 ottobre 2000, il Consiglio federale ha adottato la parte concettuale (Parti I - IIIB).

Da allora, vengono elaborate gradualmente le schede di coordinamento, con condizioni specifiche per i singoli aerodromi (parte IIIC). L'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) è incaricato di elaborare questa parte del documento in collaborazione con i servizi federali interessati, coordinandola con i piani direttori cantonali.

Le otto precedenti serie di schede di coordinamento, relative a 41 impianti (di cui 10 aerodromi regionali, 2 aerodromi militari utilizzati anche a scopo civile, 27 campi d'aviazione e 2 eliporti) sono state adottate dal Consiglio federale rispettivamente il 30 gennaio 2002 (1ª serie), il 14 maggio 2003 (2ª serie), il 18 agosto 2004 (3ª serie), il 2 novembre 2005 (4ª serie), il 7 dicembre 2007 (5ª serie), il 1º luglio 2009 (6ª serie), il 6 luglio 2011 (7ª serie) e il 4 luglio 2012 (8ª serie). Inoltre, il 15 maggio e il 26 giugno 2013, il Consiglio federale ha adottato le schede di coordinamento relative agli aeroporti nazionali di Basilea-Mulhouse e Zurigo.

La parte concettuale e le schede di coordinamento sono pubblicate in Internet all'indirizzo www.bazl.admin.ch/SIL unitamente ai rapporti esplicativi e ai rapporti d'esame suddivisi per serie di schede di coordinamento.

L'attuale 9ª serie comprende le schede di coordinamento dei campi d'aviazione di Winterthur (ZH), Schänis (SG) e Lodrino (TI) nonché l'adeguamento delle schede di coordinamento dei campi d'aviazione di Zweisimmen (BE) e Fricktal-Schupfart (AG).

L'eliporto di Lodrino viene riunito con l'ex aerodromo militare; il suo esercizio continuerà come campo d'aviazione privato. Nella parte concettuale, le reti parziali degli eliporti e dei campi d'aviazione vengono adeguati di conseguenza.

2 Tappe della pianificazione e collaborazione

La base per l'elaborazione delle nuove schede di coordinamento (Winterthur, Schänis, Lodrino) è costituita dal verbale di coordinazione territoriale richiesto dalla parte concettuale del PSIA (parte III A-3). Detto verbale di coordinazione riassume e fissa gli esiti della collaborazione tra gli organismi preposti alla pianificazione di volta in volta interessati:

- Servizi federali competenti
 - Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC, direzione lavori)
 - Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
 - Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)
 - Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS)
- Uffici competenti dei Cantoni interessati (di regola gli uffici della pianificazione del territorio)

- Comuni (interessati)
- esercenti degli aerodromi

Dopo una prima consultazione dei servizi federali, da marzo a maggio 2013 si è svolta un'audizione presso i Cantoni e Comuni interessati. I Cantoni hanno valutato se le schede di coordinamento corrispondevano agli obiettivi e ai principi della pianificazione direttrice e se non sussistevano contraddizioni con il piano direttore in vigore. Contemporaneamente, la popolazione è stata informata e invitata a esprimere un parere. Le proposte emerse dall'audizione e dalla procedura di partecipazione, e il modo in cui sono state prese in considerazione, sono riassunte qui di seguito.

L'adeguamento delle attuali schede di coordinamento (Zweisimmen, Fricktal-Schupfart) comprende una lieve modifica del perimetro dell'aerodromo, andata di pari passo con un'approvazione dei piani di un impianto aeroportuale, nonché un adattamento della zona con limitazione degli ostacoli a un nuovo catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli, entrato in vigore da poco. L'adeguamento è stato coordinato con i servizi competenti nel quadro della presente procedura. Nel settembre 2013, i Cantoni e i Comuni, dopo aver avuto la possibilità di esprimersi nuovamente in merito, hanno dato il loro consenso all'adeguamento delle schede di coordinamento.

Nel corso della seconda consultazione degli Uffici svoltasi nel settembre 2013, i servizi competenti hanno esaminato se le schede di coordinamento corrispondevano agli obiettivi e ai principi della propria pianificazione settoriale e se non vi erano contraddizioni con le concezioni e i piani settoriali secondo l'articolo 13 LPT. Anche gli esiti di questa consultazione sono riassunti qui di seguito.

3 Considerazione delle proposte

3.1 Objektblatt Winterthur (ZH)

3.1.1 Ämterkonsultation

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

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

3.1.2 Anhörung der Behörden

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

3.1.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Keine Eingaben

b) Privatpersonen

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

3.2 Objektblatt Schänis (SG)

3.2.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<i>ASTRA Bundesamt für Strassen</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAK Bundesamt für Kultur</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BAV Bundesamt für Verkehr</i>		
1 Gebiet mit Hindernisbegrenzung überlagert bestehende oder geplante Infrastrukturen von Eisenbahn-Unternehmungen. Fahrleitungen und Übertragungsleitungen können Höhen von 50m und mehr ab gewachsenem Terrain aufweisen.	-	Die Abstimmung zwischen Bahninfrastruktur und Hindernisbegrenzung auf Flugplätzen erfolgt auf Projektstufe. Grundlage ist der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK). Mit dem SIL besteht kein Konflikt.
2 Vorschlag: differenzierte Darstellung des Gebiets mit Hindernisbegrenzung für An- und Abflüge und für Notfälle (Horizontalebene); Beschrieb der Auswirkungen beider Gebiete.	-	Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung im SIL weist lediglich auf den HBK hin. Hindernisse sind einzelfallweise auf der Grundlage dieses HBK zu beurteilen. Generelle Aussagen zu den Auswirkungen der einzelnen Flächen können nicht gemacht werden, eine differenzierte Darstellung erübrigt sich.
<i>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BFS Bundesamt für Statistik</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BLW Bundesamt für Landwirtschaft</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWL Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EPA Eidgenössisches Personalamt</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>VBS Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport</i>		
keine Bemerkungen	-	-
<i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i>		
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 St. Gallen (Regierungsrat)		
1 Die konzeptionellen Ziele und Vorgaben im SIL für die Luftfahrtanlagen im Kanton werden unterstützt; die Weiterführung des Betriebs in Schänis soll unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz von Mensch und Umwelt gewährleistet bleiben.	-	-
2 Der Kanton ist mit dem Objektblatt einverstanden; der kantonale Richtplan (Anpassung 2012) trägt dem Ergebnis des Koordinationsprozesses Rechnung.	-	-
Gemeinde Schänis (Gemeinderat)		
mit dem Objektblatt einverstanden	-	-
Region Zürichsee/Linth (Mitgliederversammlung)		
nimmt zustimmend Kenntnis	-	-
Kanton Glarus (Bau und Umwelt)		
keine Bemerkungen und Änderungswünsche	-	-
Gemeinde Glarus Nord (Gemeinderat)		
keine Einwände; die Berücksichtigung der Höhenbegrenzung wird in der laufenden Revision der Nutzungsplanung geprüft	-	-
ASSAG AG (Verwaltungsrat)		
keine Bemerkungen	-	-

3.2.3 Mitwirkung der Bevölkerung

keine Eingaben

3.3 Scheda di coordinamento Lodrino

3.3.1 Consultazione degli Uffici federali

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

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

3.3.2 Consultazione delle autorità

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

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

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

3.3.3 Partecipazione della popolazione

a) Organizzazioni, associazioni, partiti, imprese

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

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

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

3.4 Objektblatt Fricktal-Schupfart (AG), Fortschreibung Ämterkonsultation

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

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

3.5 Objektblatt Zweisimmen (BE), Fortschreibung Ämterkonsultation

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

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

Rapporto d'esame secondo l'articolo 17 OPT

Oggetto della modifica: *Impianti di Winterthur, Schänis e Lodrino,
Adeguamento di Zweisimmen, Fricktal-
Schupfart + adeguamento parte concettuale
III B4 e B5 – rete parziale campi
d'aviazione, rete parziale eliporti*

Documentazione: Piano settoriale dell'20.11.2013
Rapporto esplicativo dell'20.11.2013

Ufficio federale competente: UFAC

Considerazioni

Aspetti	Requisiti	Constatazione	Valutazione
Contenuto	Necessità di un piano settoriale (artt. 14 cpv. 1 e 17 cpv. 4 OPT)	Conformemente alla prima decisione presa nel quadro del PSIA (18.10.2000), si prevede una procedura a tappe per elaborare la parte IIIC dedicata ai singoli impianti. Nel quadro dell'attuale adeguamento, al Consiglio federale viene sottoposta per approvazione la 9ª serie di schede di coordinamento che comprende gli impianti di Winterthur, Schänis e Lodrino, gli adeguamenti di Zweisimmen e Fricktal-Schupfart nonché l'adeguamento della parte concettuale IIIB4, rete parziale campi d'aviazione e IIIB5, rete parziale eliporti. Le pianificazioni previste, che hanno effetti diversi sul territorio e l'ambiente, rendono necessario un coordinamento e un adeguamento formale del PSIA.	requisito soddisfatto
	Concezione adeguata delle indicazioni del piano settoriale (artt. 14 cpv. 2 e 3 OPT)	Con il presente adeguamento, sulla base della parte concettuale del PSIA la Confederazione precisa gli obiettivi fissati per gli impianti in questione e illustra in che modo intende coordinarli con gli altri obiettivi di organizzazione e utilizzazione del territorio. La concezione delle schede di coordinamento e delle cartine corrisponde alle altre schede del Piano settoriale.	requisito soddisfatto
	Ampio coordinamento territoriale (artt. 2 e 3 OPT)	La base per l'elaborazione delle schede di coordinamento è costituita dal verbale di coordinazione previsto dagli obiettivi e dalle condizioni concettuali per il coordinamento territoriale (PSIA IIIB – 15/16). In questo documento sono sintetizzati i risultati della collaborazione. Nel quadro del processo di coordinamento, tutti gli interessi in causa sono stati individuati e valutati con le parti interessate (servizi federali, servizi cantonali, Comuni, esercenti degli aerodromi). I conflitti rilevati sono stati trattati; è garantito il coordinamento con le altre attività della Confederazione e dei Cantoni. La riunione dell'ex aerodromo militare di Lodrino, che continuerà a essere esercitato come campo d'aviazione privato, con l'attuale eliporto, avviene d'intesa con il Cantone e il Comune di ubicazione nonché l'esercente dell'aerodromo e i proprietari fondiari.	requisito soddisfatto
	Contributo allo sviluppo territoriale auspicato (artt. 1 e 3 LPT)	Il Piano settoriale definisce misure volte a una migliore integrazione spaziale degli impianti. Tali misure, oltre a mitigare i conflitti di utilizzazione (ad es. in relazione alle zone di protezione degli uccelli, alla realizzazione dell'allungamento della pista, alla riduzione dei rumori provocati dalle prove motori), consentono di ridurre le ripercussioni negative che l'esercizio dell'aerodromo ha sulla popolazione, l'economia e le risorse vitali naturali.	requisito soddisfatto

	Compatibilità con i piani e le prescrizioni in vigore (art. 2 OPT)	Dall'audizione effettuata presso i Cantoni di ZH, SG e TI e dalla consultazione dei servizi federali competenti non sono emerse contraddizioni con i Piani settoriali della Confederazione e con i Piani direttori cantonali attualmente in vigore né riguardo alla riunione dell'eliporto con l'ex aerodromo di Lodrino (ora utilizzato come campo d'aviazione privato) né in relazione alle schede di coordinamento degli impianti di Schänis e Winterthur. È inoltre garantito che il contingente delle superfici cantonali di avvicendamento delle colture non sia messo a disposizione per eventuali costruzioni e/o ampliamenti previsti.	requisito soddisfatto
	Impiego adeguato delle categorie di coordinamento (art. 5 OPT)	Nelle schede di coordinamento di Winterthur e Schänis sono definiti come dato acquisito l'uso a cui sono destinati gli impianti, le condizioni quadro di esercizio (ad eccezione dell'impianto di Winterthur, per cui è disponibile un'informazione preliminare: in caso di nuova struttura dello spazio aereo nel settore TMA Zurigo, dopo esame delle ripercussioni sul volo a vela, l'esercizio dev'essere regolato in modo nuovo), il perimetro dell'aerodromo, il carico fonico, la limitazione degli ostacoli e le condizioni relative alla protezione della natura e del paesaggio. Nella scheda di coordinamento di Lodrino, sono definiti come dato acquisito l'uso a cui è destinato l'impianto, le condizioni quadro di esercizio e le condizioni relative alla protezione della natura e del paesaggio. Anche le destinazioni d'uso relative al perimetro dell'aerodromo, al carico fonico e alla limitazione degli ostacoli sono definite, con un'eccezione: i punti legati all'eventuale allungamento della pista verso sud sono stati ripresi come informazione preliminare. La suddivisione delle categorie di coordinamento risulta adeguata.	requisito soddisfatto
	Requisiti per la definizione di progetti concreti come dato acquisito (art. 15 cpv. 3 OPT)	Il fabbisogno e l'ubicazione di un impianto risultano dalla parte concettuale del PSIA. Nel quadro del processo di coordinamento, sono state definite le principali ripercussioni dell'impianto sul territorio e l'ambiente; è inoltre stata esaminata la compatibilità con le pertinenti disposizioni legali.	requisito soddisfatto
Procedura	Collaborazione con l'ARE e altri responsabili di attività di incidenza territoriale (artt. 17 e 18 OPT)	L'adeguamento del Piano settoriale è stato realizzato in stretta collaborazione con l'ARE. I principali servizi interessati della Confederazione, dei Cantoni Zurigo, Berna, S. Gallo, Argovia e Ticino, nonché i Comuni ed esercenti d'aerodromo interessati, sono stati coinvolti tempestivamente nel processo di coordinamento relativo ai singoli impianti. Gli esiti di questa collaborazione sono stati sintetizzati nel verbale di coordinazione.	requisito soddisfatto
	Audizione dei Cantoni e dei Comuni (artt. 19 cpv. 1 e 2 OPT)	Al termine della collaborazione, nel primo trimestre del 2013 i Cantoni di Zurigo, Berna, S. Gallo, Argovia e Ticino, nonché i Comuni, hanno avuto la possibilità di esprimersi ufficialmente sulla bozza di Piano settoriale.	requisito soddisfatto
	Informazione e partecipazione della popolazione (artt. 19 cpv. 3 e 4 OPT)	Il processo di informazione e di partecipazione della popolazione e delle cerchie interessate si è svolto nel primo trimestre del 2013. Nel rapporto esplicativo viene illustrato come sono state prese in considerazione le osservazioni.	requisito soddisfatto
	Controllo della compatibilità con la pianificazione direttrice del cantonale (art. 20 OPT)	I cantoni nel terzo trimestre del 2013 hanno avuto l'opportunità di pronunciarsi sulla compatibilità con i piani direttori cantonali. Non sono state segnalate delle incompatibilità.	requisito soddisfatto
Forma	Forma delle indicazioni vincolanti (art. 15 OPT)	Le indicazioni vincolanti del Piano settoriale emergono in modo chiaro. Il testo e le cartine forniscono indicazioni sul contesto e sui nessi necessari per comprendere le indicazioni.	requisito soddisfatto
	Chiarimenti (art. 16 OPT)	Il rapporto esplicativo informa sullo svolgimento della pianificazione e sul modo in cui si è tenuto conto dei diversi interessi in causa.	requisito soddisfatto

	Pubblicazione (art. 4 cpv. 3 LPT)	Il nuovo Piano settoriale è pubblicato in Internet; su richiesta, l'UFAC invia agli interessati la versione cartacea del documento.	requisito soddisfatto
--	--------------------------------------	---	--------------------------

Conclusione

Il contenuto, la procedura e la forma del Piano settoriale corrispondono ai requisiti del diritto in materia di pianificazione del territorio. Sono dunque soddisfatte le condizioni perché il documento esaminato possa essere adottato come Piano settoriale ai sensi dell'articolo 13 LPT.

Berna, 06.11.2013

UFFICIO FEDERALE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE

La Direttrice


 Dr. Maria Lezzi