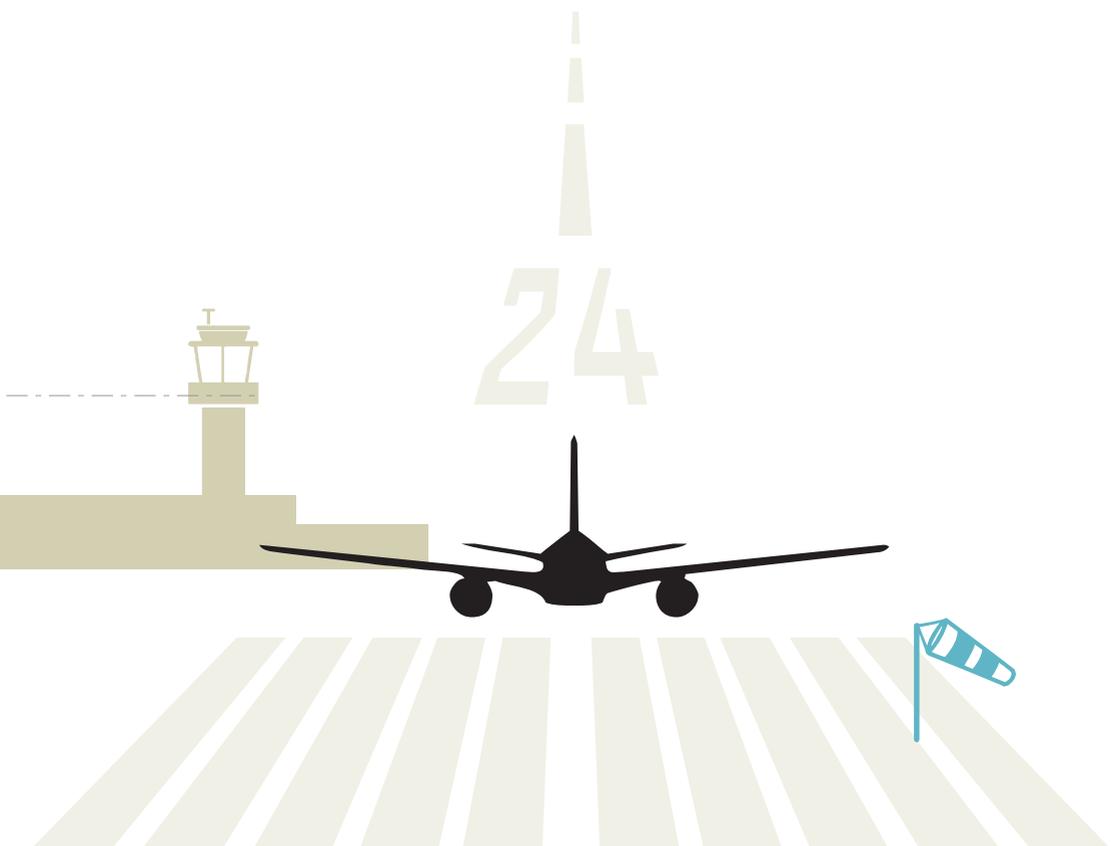


Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Kurzportrait

November 2020



Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Karten und grafische Gestaltung

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Gestaltung Titelblatt

Susanne Krieg Grafik-Design (SGD)

Karten reproduziert mit Bewilligung von

Bundesamt für Landestopografie swisstopo, © 2020 swisstopo

Bezugsquelle

In elektronischer Form: www.bazl.admin.ch

Auch in Französisch und Italienisch erhältlich

11.2020

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Kurzportrait

- Der SIL ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt. Er legt behördenverbindliche Ziele und Vorgaben für die Flugplätze und Flugsicherungsanlagen fest.
- Der SIL stellt die Koordination zwischen dem Bau und Betrieb von Flugplätzen und benachbarten Nutzungen und Schutzgebieten sicher. Räumliche Konflikte sollen frühzeitig erkannt und möglichst ausgeräumt werden.
- Der SIL umfasst zwei Teile: Konzeptteil und Objektteil. Der Konzeptteil enthält generelle Ziele und Vorgaben zur Luftfahrtinfrastruktur und legt das Netz der Flugplätze mit deren Standorten und Funktionen fest.
- Der Objektteil konkretisiert die Vorgaben aus dem Konzeptteil. Für jeden Flugplatz wird ein Objektblatt erstellt. Grundlage für das Objektblatt bildet das Koordinationsprotokoll.

1. Sinn und Zweck des SIL

Eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz. Sie ermöglicht unter anderem den Zugang zum internationalen Luftverkehr, die Lufttretung oder Material- und Personentransporte in Berggebieten. Flugplätze können zudem als Wirtschaftsstandort eine wichtige Funktion erfüllen. Die Nutzung der Flugplätze ist aber, wie bei anderen Verkehrsanlagen, häufig mit negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt (z. B. Fluglärmimmissionen) verbunden. Zudem schränkt sie die räumliche Entwicklung in der Umgebung der Flugplätze ein.

Vor diesem Hintergrund ist eine frühzeitige Koordination zwischen der Planung, dem Bau und dem Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur und den benachbarten Nutzungen und Schutzgebieten wichtig. Nutzungskonflikte

können bereits in der Planungsphase erkannt, ausgeräumt oder zumindest minimiert werden. Zudem werden die Flugplätze und deren Entwicklungsmöglichkeiten so längerfristig gesichert. Diese Koordinations- und Abstimmungsfunktion übernimmt der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Im Internet ist er einsehbar unter www.bazl.admin.ch/sil. Die räumlichen Festlegungen der Sachpläne des Bundes sind im Web-GIS unter map.geo.admin.ch verfügbar.

Die Gesetzgebung über die Luftfahrt fällt gemäss Art. 87 der Bundesverfassung in die Kompetenz des Bundes. Die Luftfahrt ist zudem eine raumwirksame Bundesaufgabe nach Art. 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG). Mit dem SIL erfüllt der Bund den Auftrag aus diesen rechtlichen Grundlagen. Er orientiert sich an den Zielen zur Infrastruktur aus dem bundesrätlichen «Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz» und setzt die Vorgaben aus der Raumordnungspolitik und der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes in der Zivilluftfahrt um.

Der SIL ist auf einen Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren ausgelegt und dient auch der Abstimmung mit der Richtplanung der Kantone. Er enthält Vorgaben, wie das öffentliche Interesse an einem Flugplatz ermittelt werden kann, nimmt eine erste Interessenabwägung vor und entlastet damit die nachgelagerten Genehmigungsverfahren. Schliesslich dient der SIL als öffentliches Dokument der Information und Transparenz bei räumlichen Entscheidungen im Luftfahrtbereich.

Als Raumplanungsinstrument konzentriert sich der SIL auf Festlegungen zur Luftfahrtinfrastruktur. Grundsatzfragen zur Luftfahrt- und Umweltpolitik sowie Festlegungen zum Luftraum werden an anderer Stelle behandelt. Dies trifft ebenso auf Starts und Landungen ausserhalb von Flugplätzen zu, die der Aussenlandeverordnung (AuLaV) geregelt sind.

2. Inhalt und Aufbau des SIL

Der SIL ist Teil des Sachplans Verkehr (SPV). Dieser sorgt für die langfristige, mit der Raumentwicklung abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems (Abbildung 1).



Abbildung 1: SIL als Teil des Sachplans Verkehr

Der SIL setzt sich aus dem Konzept- und dem Objektteil zusammen.

Der Konzeptteil wurde vom Bundesrat in einer umfassend revidierten Fassung am 26. Februar 2020 verabschiedet. Objektblätter werden laufend erstellt und nach Bedarf angepasst. Bisher hat der Bundesrat die Objektblätter für über 60 Flugplätze verabschiedet und zahlreiche Anpassungen von bereits bestehenden Objektblättern beschlossen. Damit liegen Objektblätter für die allermeisten Flugplätze vor; die noch ausstehenden Objektblätter sind in Arbeit.

Flugplätze mit zivilem Flugverkehr

Anlagen

-  Landesflughafen
-  Regionalflughafen
-  Flugfeld
-  Winterflugfeld
-  Wasserflugplatz
-  Heliport
-  Winterheliport
-  Zivil mitbenützter Militärflugplatz

Anlagestatus

-  bestehende Anlage
-  Anpassung/Um-nutzung, Stilllegung
-  Neubau

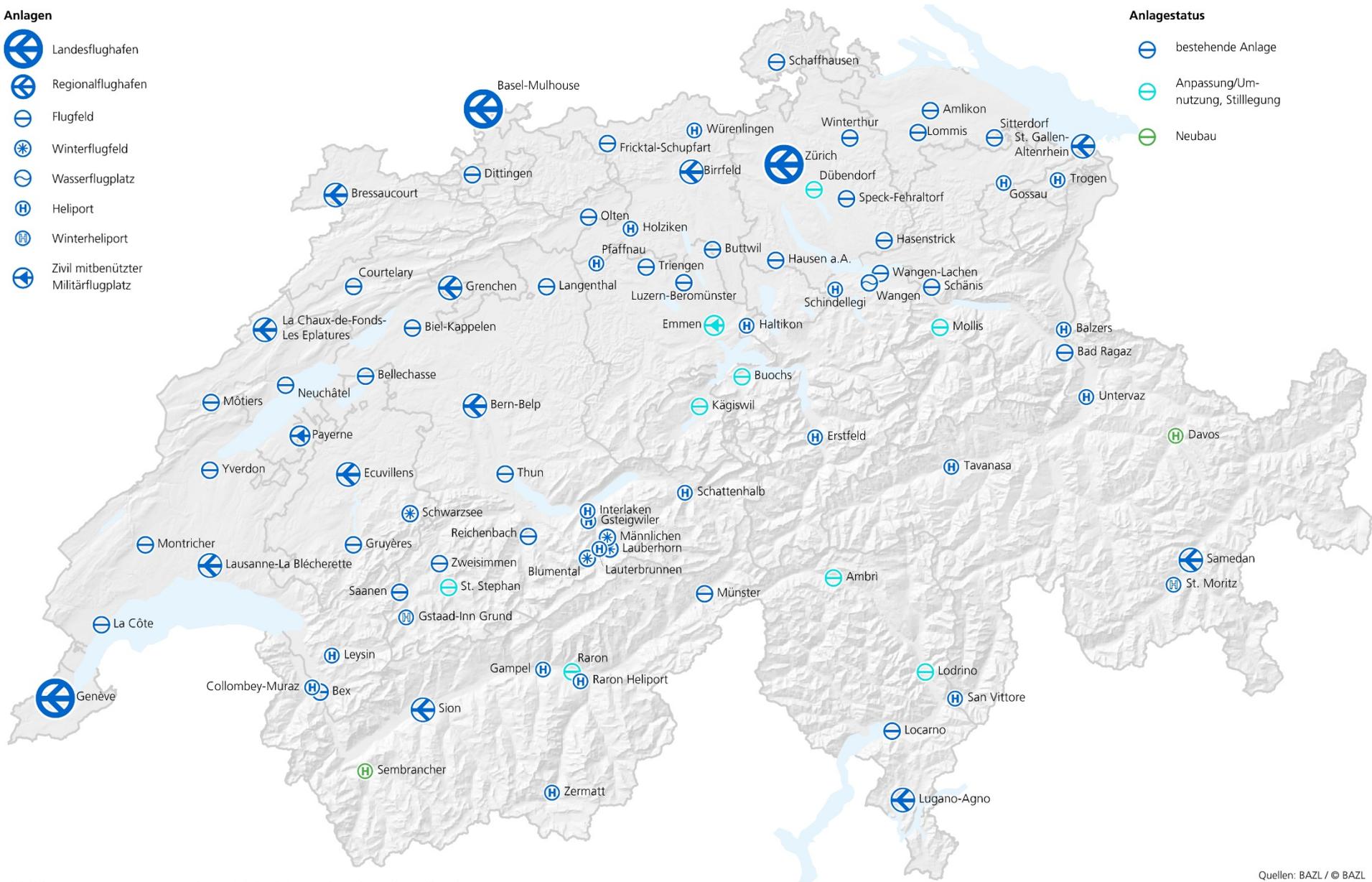


Abbildung 2: Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur (nur Flugplätze)

Quellen: BAZL / © BAZL

2.1 Konzeptteil

Der Konzeptteil vermittelt zunächst einen Überblick über die politischen, planerischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen im Bereich der Zivilluftfahrt. Anschliessend zeigt er den aktuellen Bestand der Luftfahrtinfrastruktur auf und legt die für die Infrastruktur relevanten Entwicklungstrends und Herausforderungen dar.

Davon ausgehend legt der Konzeptteil die Ziele und Planungsgrundsätze für die Flugplätze fest. Er definiert das Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur mit dem Standort und der Funktion der Anlagen (Abbildung 2) und macht Vorgaben für deren bauliche und betriebliche Nutzung. Dabei unterscheidet er zwischen folgenden Anlagentypen:

- Landesflughäfen
- Regionalflughäfen
- Flugfelder
- Heliports
- zivil mitbenützte Militärflugplätze
- Flugsicherungsanlagen (Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsanlagen ausserhalb von Flugplätzen)

Bestehende Luftfahrtinfrastruktur

Gegenwärtig stehen der Zivilluftfahrt drei Landesflughäfen, elf Regionalflughäfen, 45 Flächenflugfelder und 24 Heliports zur Verfügung. Im Weiteren dienen 42 Flugsicherungsanlagen dem zivilen Luftverkehr. Schliesslich werden vier der fünf aktiven Militärflugplätze zivilaviatisch mitbenutzt.

Die Schweiz verfügt insgesamt über eine gute Luftfahrtinfrastruktur. Diese befindet sich, im Gegensatz zu den Nationalstrassen oder dem Schienennetz der SBB, nicht im Eigentum des Bundes. Die Rolle des Bundes beschränkt sich darauf, geeignete Rahmenbedingungen und planerische Leitplanken zu schaffen, innerhalb derer Dritte eine zweckmässige Luftfahrtinfrastruktur zur Verfügung stellen.

Aussenlandestellen (für Helikopter und Flächenflugzeuge) zählen nicht zur Infrastruktur; ebenso Start- und Landestellen von Ballonen und Hängegleitern. Der Betrieb grosser Drohnen erfolgt ab bestehenden Flugplätzen oder mit Aussenlandungen.

Weiterentwicklung der Luftfahrtinfrastruktur

Das bestehende Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur soll in seiner Substanz erhalten, qualitativ verbessert und nach Bedarf entwickelt werden. Die Luftfahrtinfrastruktur soll in erster Linie den Bedarf für den Luftverkehr abdecken, der im öffentlichen Interesse steht. Dies sind insbesondere Linienflüge, Rettungs- und Einsatzflüge sowie weitere Staatsflüge. Im Weiteren kommt auch Aus- und Weiterbildungsflügen, Geschäfts- und Tourismusreiseflügen, Arbeitsflügen sowie Werkflügen ein öffentliches Interesse zu. Das öffentliche Interesse an einem Flugplatz begründet sich durch die wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung (aus Sicht von Bund, Kanton und Gemeinden) des darauf stattfindenden Luftverkehrs. Sie ist in der Interessenabwägung den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzziele gegenüberzustellen.

Neue Luftfahrtbedürfnisse und Nachfragesteigerungen sollen wenn möglich durch die optimale Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur gedeckt werden. Ausbauten sind nicht ausgeschlossen, sind nach den Kriterien der Nachhaltigkeit aber einzelfallweise zu beurteilen.

Gebirgslandeplätze

Schliesslich bezeichnet der Konzeptteil das Netz der 40 Gebirgslandeplätze (GLP). GLP sind Landstellen ausserhalb von Flugplätzen und ohne Infrastruktur, die über 1100 Meter über Meer liegen. Sie dienen einerseits zu Ausbildungs- und Übungszwecken, andererseits für Personentransporte zu touristischen Zwecken.

2.2 Objektteil

Der Objektteil präzisiert die Vorgaben aus dem Konzeptteil für die einzelnen Flugplätze. Die Objektblätter (Text und Karte; Abbildungen 3/4 Beispiel Flugplatz Birrfeld) enthalten für jeden Flugplatz folgende Festlegungen:

- den Zweck und die Funktion (Text)
- die Rahmenbedingungen zum Betrieb (Text)
- den Flugplatzperimeter (Karte)
- das «Gebiet mit Lärmbelastung», welches den Flugbetrieb begrenzt (Karte)
- das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung», welches die An- und Abflugrouten schützt (Karte)
- Grundsätze zur landseitigen Erschliessung (Text)
- Grundsätze zum Natur- und Landschaftsschutz (Text)

Die Objektblätter sorgen damit für die räumliche Einordnung der Flugplätze. Sie sichern den Raum für die Bauten und den Betrieb der Flugplätze und geben Auskunft über deren Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Konflikte mit den Vorgaben des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzrechts sollen möglichst ausgeräumt und die nachgelagerten Genehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz (LFG) inhaltlich entlastet werden. Der SIL dient damit einer ersten Interessenabwägung bei Vorhaben der Flugplätze mit räumlichen Auswirkungen. Er kann die Interessenabwägung aber nicht abschliessend vornehmen; dies bleibt den nachfolgenden Genehmigungsverfahren nach LFG vorbehalten.

Für Flugsicherungsanlagen und GLP werden keine Objektblätter erarbeitet.

| | | |
|---|--|--|
| Sehplan Infrastruktur der Luftfahrt (SU) – 17.01.2018 Sachplaninhalt – anlagenspezifische Ziele und Vorgaben / Objektblätter | | Tel. #C AG-1 |
| Anlage: Birrfeld | | AG-1 |
| Teilnetz: Regionalfluggplatz | | |
| A U S S A G E N S L A G E | | |
| Generelle Informationen und technische Daten: - Standortort: Aargau - Parzelsparzelle: Lutzwil - Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Baden, Birnmatt (AG), Birr, Birrhard, Brugg, Hausen (AG), Lutzwil, Müligen, Mellingen, Mülligen, Schanz, Windisch, Wohlen - Gemeinden mit Lärmbelastung: Birnmatt (AG), Birr, Birrhard, Hausen (AG), Lutzwil, Mülligen - Verkehrsleistung: (Motorflug) - -0-4 Jahre: 68.530 Bewegungen (2013-16) - max. 10 Jahre: 76.960 (2003) - Potential SIL: 80.000 / 95.000 Bewegungen | | Vorweis: Teilnetz Regionalfluggplatz 14-42 Grundlegende Dokumente: Betriebskonzeption vom 18.12.1995 Betriebsplan vom 19.03.1997 Lärmbelastungsplan vom Mai 1992 Sicherheitskonzeption, öffentlich aufgelegt vom 16.10. – 15.11.2017 Kooperationsvertrag vom Juli 2001, Ergänzungen vom 04.03.2014 und 28.03.2017 |
| Zweck der Anlage, Funktion im Netz: Fluggplatz seit 1937: regionaler Fluggplatz, seit 1965 internationalisiert. Die Infrastruktur des Fluggplatzes ist auf den Sport- und Schulbetrieb mit einmengen Flugzeugen ausgerichtet. Geweremässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge, nichtverformbare Flugzeuge (Motor- und Segelflüge), Schulung, Aus- und Weiterbildung in allen Sparten einschließlich fliegerische Vorweisung, geeigneten Fallschirmsport, Wertflüge für Hersteller- und Unterhaltungsflüge). Stand der Koordination: Funktion und Entwicklung des Fluggplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Raumplanung abgestimmt. Die Verkehrspotentiale von 95.000 Flugbewegungen entsprechen diesen Entwicklungszielen, es beruht auf der damaligen Verkehrsprognose für 2010. Der Fluggplatz soll keine Ersatzfunktion für andere Fluggplätze übernehmen. Ein Ausbau der Infrastruktur für den Betrieb mit grossen, zweimotorigen Flugzeugen (Flugverkehrsleitung/Tower, Flottenveränderung, Instrumentenlandesystem) ist nicht vorgesehen und entspricht weder der Strategie der Flughafenstrategie noch den Interessen der umliegenden Gemeinden. | | |

| | | | |
|---|----------|-----------------|----------|
| Sehplan Infrastruktur der Luftfahrt (SU) – 17.01.2018 Sachplaninhalt – anlagenspezifische Ziele und Vorgaben / Objektblätter | | Tel. #C AG-1 | |
| Infrastruktur, Perimeter und Betrieb des Fluggplatzes sind in den wesentlichen Zügen auf die umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüche abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokolle). Die im Koordinationsprotokoll erwähnten Ausbauten der Infrastruktur (Baugewerkung Segelfluggplätze, Neubau Hangar, Verlegung Helikopterlandeplatz, Kiesweg südlich der Pisten) sind realisiert. Die Ende 2015 ausgelieferte Betriebskonzeption wurde bis Ende 2016 provisorisch verlängert und muss dann erneuert werden. Bei dieser Gelegenheit werden das Betriebskonzept zu überarbeiten und die zugehörigen Lärmmassnahmen gemäss Lärmvorschriften (L01) zu aktualisieren. Grundlage ist eine Verkehrsprognose mit 100.000 Flugbewegungen. Der Lärmbelastungsplan wird entsprechend anzupassen sein. Der neue Sicherheitskonzeption, welcher im Oktober / November 2017 öffentlich aufgelegt, ist zu genehmigen. | | | |
| F E S T L E G U N G E N | | | |
| Zweckbestimmung: | F | Z | V |
| Der Fluggplatz Birrfeld ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er dient in erster Linie dem Flugsport (Motor- und Segelflüge) und der fliegerischen Aus- und Weiterbildung in allen Sparten (einschliesslich fliegerische Vorweisung), weiter dem Geschäftsverkehr, Tourismus- und Arbeitsflügen. Zudem beherbergt er eine Helikopterbasis für Rettungs- und Einsatzflüge. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Die Entwicklung des Fluggplatzes richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftverkehrsleistungen, unter Beachtung des Zulassungszwangs. Der Fluggplatz übernimmt keine Ersatzfunktion für andere Fluggplätze. Ein entsprechender Ausbau der Infrastruktur wird nicht angestrebt. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die Grenzwerte der Umweltschutzvorschriften sind einzuhalten, es gibt keine Erleichterungen. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flughafenbetreiber die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Das Betriebskonzept ist bei der Erneuerung der Betriebskonzeption zu überprüfen und anzupassen. Für Rettungs- und Einsatzflüge ist auch ein Helikopterbetrieb in der Nacht möglich (Art. 39d Abs. 1 Bst. 2 VA). Fluggplatzperimeter: Der Fluggplatzperimeter umgibt das von den Fluggplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). | • | • | • |

Abbildung 3: Auszug aus einem SIL-Objektblatt mit Festlegungen im Text (grau), Beispiel Flugplatz Birrfeld (AG)

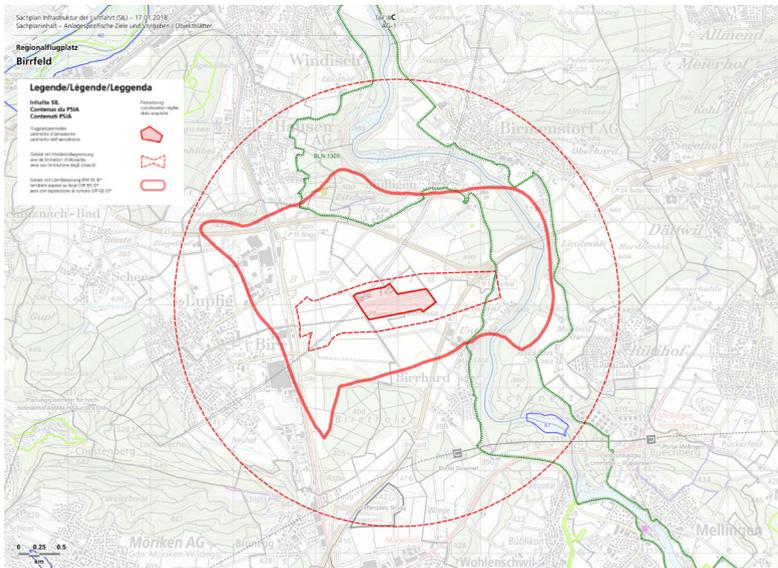


Abbildung 4: Karte eines SIL-Objektblatts mit räumlichen Festlegungen, Bsp. Flugplatz Birrfeld (AG)

3. Verfahren und Wirkung

Verfahren

Als Grundlage für die Festlegungen zu den einzelnen Flugplätzen wird dem ordentlichen Verfahren zu den Objektblättern ein Koordinationsprozess vorge stellt. An diesem Prozess sind die zuständigen Stellen von Bund und Kanton, die betroffenen Gemeinden sowie die Flugplatzhalterin beteiligt. Der Koordinationsprozess ist Teil der im Raumplanungsgesetz (RPG) verankerten Pflicht zur Zusammenarbeit (Abbildung 5). Die Ergebnisse werden in einem Koordinationsprotokoll zusammengefasst.

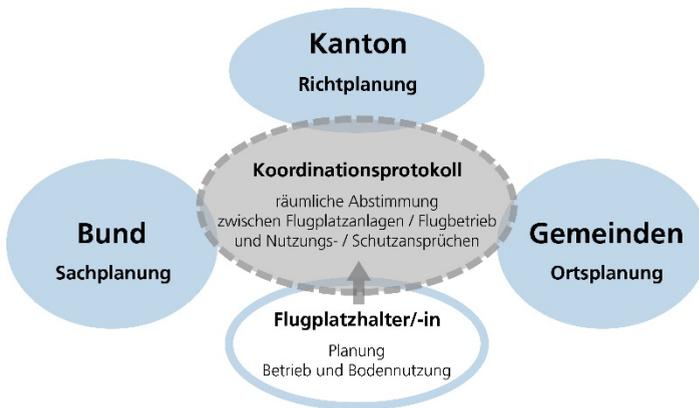


Abbildung 5: Partnerschaftliche Erarbeitung des Koordinationsprotokolls

Das rechtlich nicht verbindliche Koordinationsprotokoll weist die räumlichen Konflikte sowie den Konsens und die Differenzen zwischen den an der Koordination beteiligten Stellen aus. Es bildet die Grundlage für die Erarbeitung oder Anpassung des SIL-Objektblatts und kann auch den anderen Planungsinstrumenten (kantonaler Richtplan, kommunaler Nutzungsplan) dienen (Abbildung 6). Besteht kein raumplanerischer Handlungsbedarf, kann ausnahmsweise auf den Koordinationsprozess verzichtet werden.

Die Verabschiedung des SIL erfolgt durch den Bundesrat. Der Entwurf wird vor der Verabschiedung jeweils der Bevölkerung zur Information und Mitwirkung unterbreitet. Zudem werden die Kantone und Gemeinden zum Entwurf angehört. Das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen der Raumplanungsverordnung (RPV).



Abbildung 6: Koordinationsprotokoll als Grundlage für das SIL-Objektblatt

Wirkung

Die Festlegungen im SIL (einschliesslich der Grundsätze im SIL-Konzeptteil) sind für die Behörden aller Stufen (Bund, Kantone und Gemeinden) verbindlich. Sie werden, sofern sie einen Raumbezug aufweisen, in die drei Koordinationsstände «Festsetzungen», «Zwischenergebnisse» und «Vororientierungen» unterteilt. Die Festlegungen im SIL sind gemäss Luftfahrtgesetz (LFG) Voraussetzung für die Genehmigung von Bauvorhaben oder Änderungen am Flugbetrieb, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken. Im Weiteren sind sie mit den anderen Sachplänen und Konzepten des Bundes sowie mit den kantonalen Richtplänen abgestimmt, so dass zwischen diesen Raumplanungsinstrumenten keine Widersprüche bestehen. Die Gemeinden berücksichtigen die Vorgaben des SIL in ihren Nutzungsplänen.

