

Anlage: **Buochs**

NW-1

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Nidwalden
- Perimetergemeinden: Buochs, Ennetbürgen, Stans
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Alpnach, Beckenried, Buochs, Dallenwil, Emmetten, Ennetbürgen, Ennetmoos, Gersau, Hergiswil (NW), Horw, Ingenbohl, Kerns, Luzern, Oberdorf (NW), Sarnen, Seelisberg, Stans, Stansstad, Wolfenschiessen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Buochs, Ennetbürgen, Stans
- Verkehrsleistung Motorflug:
 - Ø 4 Jahre: 12 950 Bewegungen (2015–18);
 - max. 10 Jahre: 14 570 (2017)
- Segelflug:
 - Ø 4 Jahre: 1540 Bewegungen (2015–18)

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Ehemaliger Militärflugplatz, seit 1946 zivilaviatisch mitbenützt.

Zivile Flüge im Zusammenhang mit den Entwicklungs- und Unterhaltsarbeiten auf den Arealen der Pilatus Flugzeugwerke und der RUAG; Motor- und Segelflugsport. Gelegentliche Trainings- und Einsatzflüge der Luftwaffe mit Helikoptern und Propellerflugzeugen.

Stand der Koordination:

Mit der Revision des Sachplans Militär (SPM) hat der Bundesrat am 8. Dezember 2017 beschlossen, die militärische Nutzung des Flugplatzes Buochs definitiv einzustellen, was jedoch eine gelegentliche militärische Mitbenützung des zivilen Flugfelds nicht ausschliesst. Der SPM beruht auf dem Stationierungskonzept der Armee vom November 2013. In den vorangehenden Jahren war der Flugplatz als «Sleeping Base» der Luftwaffe vorgesehen (für eine Reaktivierung des Militärflugbetriebs im Krisenfall); vgl. auch SPM-Objektblatt vom Juli 2009.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 14.01.1982 (Stand 01.10.1992)
- Betriebsreglement vom 23.08.1982, provisorische Regelung vom 16.12.2002 mit Ergänzungen vom 03.02.2014 und 10.11.2014
- Lärmbelastungskataster 2000 (anzupassen)
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster 2006 (anzupassen)
- Koordinationsprotokoll vom Oktober 2017

Die Korporationen von Buochs, Ennetbürgen und Stans haben die nicht mehr benötigten Flächen des Flugplatzgeländes vom Bund zurückgekauft. Ehemalige Militäranlagen, die nicht in eine zivile Nutzung überführt werden, sollen zurückgebaut werden. Die Hauptpiste und das nördliche Rollwegsystem verbleiben im Besitz des VBS.

Der Flugplatz soll als ziviles Flugfeld weitergenutzt werden. Dies erfordert eine Umnutzung nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes. Die Umnutzung umfasst die Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen, die zivilaviatisch weitergenutzt werden (inkl. Piste und Rollwege), sowie die Überprüfung und Anpassung von Betriebsreglement und Betriebsbewilligung (inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung UVP).

Das Umnutzungsverfahren soll auf der Grundlage der bestehenden Flugplatzinfrastruktur durchgeführt werden («Übergangsphase 2020»). Die Plangenehmigung für die vorgesehenen Ersatz- und Neubauten soll in einem nachgelagerten, separaten Verfahren erteilt werden («Endzustand 2025»). Das Objektblatt ist auf diesen Endzustand ausgerichtet. Nichtaviatisch weitergenutzte militärische Bauten und Anlagen sind nach kantonalem Recht umzunutzen.

Im April 2015 haben der Kanton Nidwalden, die Standortgemeinden Buochs, Ennetbürgen und Stans sowie die drei Korporationen eine Vereinbarung mit Grundsätzen zur Entwicklung des Flugplatzes unterzeichnet. Diesen Grundsätzen wird im Objektblatt Rechnung getragen.

Funktion, Betrieb und Infrastruktur des Flugplatzes sind zudem mit den Zielen und Vorgaben der kantonalen Richtplanung sowie mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Der Richtplan wird für das Gebiet des Flugplatzes entsprechend angepasst.

Die Möglichkeiten der künftigen Nutzung des Flugplatzareals und der Ausgestaltung der Flugplatzinfrastruktur wurden in einem breit angelegten Prozess evaluiert. Kanton, Gemeinden und Korporationen haben sich auf eine Lösung geeinigt, bei der die Flugplatzbauten südlich der Piste angeordnet sind; die Ergebnisse der Evaluation sind im Bericht vom Januar 2016 festgehalten. Der Perimeter für die Flugplatzanlagen wurde dabei möglichst eng gezogen, um den Interessen der Landwirtschaft entgegen zu kommen.

Der Flugbetrieb soll im bisherigen Rahmen weitergeführt und in erster Linie auf den Bedarf der flugplatzansässigen Unternehmen ausgerichtet werden. Die Zahl der jährlichen Flugbewegungen wird auf 20 000 begrenzt.

<p>Der Kanton beteiligt sich weiterhin zur Hälfte am Betrieb des Flugplatzes sowie an den Investitionskosten für die neue Infrastruktur. Der entsprechende Kredit wurde in einer Volksabstimmung im November 2017 gutgeheissen. Die andere Hälfte wird von der Pilatus Flugzeugwerke AG übernommen.</p> <p>Die Luftverkehrskontrolle (ATC) wird heute durch skyguide sichergestellt. Ob dies weitergeführt wird oder ob die Flugsicherungsdienstleistungen künftig durch einen Flugplatz-Informationdienst (AFIS) abgedeckt werden können, wird noch abgeklärt.</p> <p>Für den sicheren und reglements-konformen Betrieb ist die Flugplatzhalterin verantwortlich. Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit sind namentlich bei der Pistenquerung der Herdernstrasse zu prüfen und umzusetzen. Diese Pistenquerung ist nachweislich der grösste Gefahrenherd auf dem Flugplatz und führte in der Vergangenheit zu mehreren sicherheitsrelevanten Zwischenfällen.</p> <p>Auf dem Flugplatz sollen terrestrische Nutzungen (Veranstaltungen) grundsätzlich möglich sein. Sie werden, unter vorbehalt der Sicherheitsanforderungen im Flugbetrieb, nach kantonalen Vorgaben geregelt.</p>			
<p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Buochs ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie Werkflügen flugplatzansässiger Unternehmen, Geschäftsreiseflügen, Rettungs- und Einsatzflügen sowie dem Segelflugsport. Die fliegerische Grundausbildung mit Motorflugzeugen und der Flugsport (Akrobatik, Fallschirmabsetzflüge) werden nicht unterstützt.</p> <p>Der Helikopterbetrieb ist auf Arbeits-, Werk-, Rettungs- und Einsatzflüge ausgerichtet. Die Zahl touristischer Helikopterflüge ist eng begrenzt, eine Helikopterbasis für touristische Personentransporte ausgeschlossen.</p> <p>Der Flugplatz kann für gelegentliche Einsatz- und Trainingsflüge der Luftwaffe mit Propellerflugzeugen und Helikoptern militärisch mitbenützt werden.</p> <p>Der Flugplatz übernimmt keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze. Der Ausbau zu einem konzessionierten Regionalflughafen ist ausgeschlossen.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flächenflugbetrieb wird auf der Hauptpiste konzentriert, die ehemalige Redundanzpiste wird aufgehoben. Die Helikopterflüge erfolgen von der dafür bezeichneten An- und Abflugstelle südlich der Hauptpiste [1].</p>	<p>F</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • • 	<p>Z</p>	<p>V</p>

	F	Z	V
<p>Die Zahl der jährlichen Flugbewegungen ist auf insgesamt 20 000 begrenzt, wovon rund 1000 für die militärische Mitbenützung vorzusehen sind.</p> <p>Die Organisation und der Ablauf des Betriebs, einschliesslich den Betriebszeiten und den An- und Abflugverfahren, werden im Betriebsreglement geregelt. Das Betriebsreglement wird bei der Umnutzung des Flugplatzes überprüft und angepasst.</p> <p>Der Flugplatz kann auch für den Instrumentenflug ausgerüstet werden. Bei Dunkelheit ist der Flugbetrieb auf Werkflüge sowie Rettungs- und Einsatzflüge beschränkt. Für den Flugbetrieb ausserhalb der ordentlichen Betriebszeiten können im Betriebsreglement Bewegungskontingente festgelegt werden.</p> <p>Auf dem Flugplatz hat die fliegerische Nutzung gegenüber anderen Nutzungen absolute Priorität. Die Sicherheit des Flugbetriebs muss jederzeit gewährleistet sein.</p> <p>Zur Verbesserung der Sicherheit sind insbesondere Massnahmen zur Verminderung der Unfallgefahr bei der Pistenquerung der Herdernstrasse zu treffen. Weiter sind der Zutritt Unbefugter auf das Flugplatzareal mit geeigneten Massnahmen zu verhindern und die landwirtschaftliche Bewirtschaftung im Pistenstreifen den Sicherheitsanforderungen entsprechend zu regeln.</p> <p>Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den bestehenden und geplanten Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Das separat umgrenzte Areal mit den bestehenden Bauten und Anlagen [2] wird aus dem Perimeter entlassen, sobald die geplanten Ersatz- und Neubauten fertiggestellt sind.</p> <p>Sollte der bestehende Rollwegzugang zum RUAG-Areal wider Erwarten nicht mehr genutzt werden können, soll als Ersatz ein Zugang ab Kompensierplatz geprüft werden [3].</p> <p>Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p>Die zulässigen Lärmimmissionen nach Lärmschutzverordnung (LSV) sind bei der Umnutzung festzulegen und anschliessend im Lärmbelastungskataster (LBK) abzubilden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • 	

	F	Z	V
<p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Massgebend sind die im Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen. Der HBK wird bei der Umnutzung angepasst und in Kraft gesetzt.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die konkreten Massnahmen sind bei der Umnutzung auszuweisen und festzulegen, wobei auch Massnahmen ausserhalb des Flugplatzperimeters möglich sind. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen. Die Funktion des Wildwechselkorridors, der über das Flugplatzareal führt, ist mit geeigneten Massnahmen qualitativ zu verbessern.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • 		
<p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung, Betrieb und Sicherheit: Die Detailbestimmungen zu den einzelnen Verkehrsarten (einschliesslich allfälliger Kontingentierungen oder Prioritätenordnungen), die Flugverfahren (Sicht- und Instrumentenflug), die An- und Abflugrouten für Flächenflugzeuge und Helikopter sowie die Betriebszeiten werden im Betriebsreglement festgelegt und anschliessend im Luftfahrthandbuch (AIP) publiziert. Diese Bestimmungen gelten auch für die gelegentlichen militärischen Trainings- und Einsatzflüge. Flüge mit Kampffjets sind nicht mehr vorgesehen, vorbehalten bleiben sporadische Flugbewegungen im Rahmen ausserordentlicher Übungen und in Absprache mit der Flugplatzhalterin. Mit der Aufhebung der Redundanzpiste wurde der Segelflugbetrieb auf die Hauptpiste verlegt. Der Windenbetrieb wurde durch einen Schleppbetrieb ersetzt. Aufgehoben wird auch die bisherige Helikopterlandestelle auf dem Areal der Pilatus Flugzeugwerke AG. Die jährlichen Flugbewegungen umfassen sowohl die Motor- als auch die Segelflugbewegungen. Starts und Landungen werden separat gezählt. Das mit dem Übergang der Herdernstrasse über die Hauptpiste verbundene Sicherheitsrisiko muss aus Sicht der Aufsichtsbehörde unbedingt reduziert werden. Kanton, Gemeinden und Korporationen verlangen die Erhaltung der Herdernstrasse als Verkehrsverbindung, wodurch eine Aufhebung dieses Übergangs in den Hintergrund tritt. Zur Verbesserung der Sicherheit müssen andere Massnahmen geprüft und umgesetzt werden. Demgegenüber sind die Strassenquerungen der Rollwege zu den Industriearealen nördlich der Kantonsstrasse mit den bestehenden Lichtsignalanlagen hinreichend gesichert.</p>		<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i> Airport Buochs AG Fadenbrücke 20 6374 Buochs</p>	

Die Möglichkeiten einer Absperrung des Flugplatzareals vor dem Zutritt unbefugter Personen müssen ebenfalls noch evaluiert werden. Eine Gesamtumzäunung steht dabei ausser Betracht, ein Zaun ist nur im Kernareal des Flugplatzes vorgesehen. Die Massnahmen sind mit dem Hochwasserschutz (Überflutungskorridor), dem Verkehrsnetz (Rad- und Fusswege), der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung sowie dem Naturschutz (Wildwechsel) abzustimmen.

Für die Bewirtschaftung des Kulturlandes im Pistenstreifen hat die Flugplatzhalterin mit skyguide und den Korporationen im März 2015 bereits eine Regelung getroffen. Weiter ist eine Pachtlandarrondierung in diesem Bereich vorgesehen (Korporationsgebiet Buochs). Der abschliessende Nachweis und die Prüfung, dass diese Massnahmen den langfristigen Sicherheitsanforderungen genügen, stehen noch aus.

Das Gebot, keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze zu übernehmen bedeutet, dass der Flugplatz Buochs bei dauerhaften Kapazitätsengpässen oder bei einem Ausschluss bestimmter Verkehrsarten auf andern Flugplätzen (z.B. Kleinaviatik auf den Landesflughäfen), nicht verpflichtet werden kann, diesen Verkehr zu übernehmen.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt die Hauptpiste und das Rollwegsystem mit den Zugängen zu den Industriearealen der Pilatuswerke und der RUAG (einschliesslich Sicherheitsabständen), die Helikopterbasis mit dem Start- und Landeplatz für die Helikopter (Final Approach and Take Off Area FATO), die Flächen für die Flugzeugabstellplätze und die Hochbauten südlich der Piste (Bereich Tower, Betriebs- und Unterhaltsgebäude, Hangare) sowie der fliegerisch genutzte Teil auf dem Areal der RUAG nördlich der Piste. Nicht oder nur teilweise im Perimeter enthalten sind die Industrieareale der Pilatus Flugzeugwerke und der RUAG; dort sind keine Flugplatzanlagen nach Luftfahrtgesetz vorgesehen.

Die Zufahrt zu den Flugplatzbauten südlich der Piste sowie zum angrenzenden neuen Industrie- und Gewerbegebiet erfolgt von Westen her über eine zusätzliche Brücke.

Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss der Nutzungsplanung der Gemeinden. Innerhalb des Perimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität; andere Bauten und Anlagen sind möglich, haben sich den Flugplatzanlagen aber unterzuordnen (Nebenanlagen).

Der Flugplatzperimeter für die bestehenden Bauten und Anlagen, die bis auf Weiteres zivilaviatisch weitergenutzt und später ersetzt werden sollen («Übergangsphase 2020»), ist separat ausgewiesen. Sobald die geplanten Ersatz- und Neubauten fertiggestellt sind («Endzustand 2025»), entfällt dieser Teil des Flugplatzperimeters und das Objektblatt wird entsprechend anzupassen sein.

Die im Flugplatzperimeter enthaltenen Sicherheitsstreifen entlang der Piste und den Rollwegen sind Teil der Flugplatzanlagen und hindernisfrei zu halten. Bei den Rollwegen richtet sich deren Breite nach der Spannweite der Flugzeuge, die darauf verkehren sollen. Die Ausdehnung der Sicherheitsstreifen ist im Umnutzungsverfahren abschliessend festzulegen.

Der Kompensationsplatz dient der Kalibrierung von Instrumenten in Flugzeugen. Er gilt als Flugplatzanlage und ist Teil der Umnutzung. Ebenfalls im Perimeter enthalten (als Zwischenergebnis) ist die Fläche für einen alternativen Rollwegzugang zum RUAG-Areal ab Kompensierplatz, sollte der bestehende Zugang östlich davon nicht mehr genutzt werden können. Bei einer Realisierung müsste die Strassenquerung mit der Bushaltestelle entsprechend umgestaltet werden.

Sofern die im Perimeter enthaltenen Fruchtfolgefleichen durch die geplanten Flugplatzanlagen beansprucht werden, ist eine Kompensation nach den kantonalen Bestimmungen sicherzustellen. Das im Sachplan Fruchtfolgefleichen festgelegte kantonale Kontingent muss eingehalten werden.

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung beruht auf dem Betriebskonzept für den «Endzustand 2025» mit einer jährlichen Flugbewegungszahl von 19 100 Motorflugbewegungen (wovon 1050 militärische Flüge). Von diesen Flugbewegungen sind 880 den Grossflugzeugen (über 8.6 t), 1500 den Segelschleppflugzeugen und 1800 den Helikoptern zugerechnet. Massgebende Faktoren für die Fluglärmrechnung vom August 2017 sind die Flugbewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), die Zusammensetzung der Flotte und die Flugwege. In der Karte ist die Lärmbelastungskurve für den Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II) gemäss LSV dargestellt. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmbelastungskurven (PW der ES III und IV).

Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss Art. 37a LSV, die bei der Umnutzung festzulegen sind, dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Diese zulässigen Lärmimmissionen werden im LBK abgebildet und herangezogen, um die Einhaltung der Lärmbelastung zu überprüfen. Der bisherige LBK von 2000 wird damit abgelöst. Das BAZL überprüft die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen primär anhand der jährlichen Flugbewegungsstatistik. Besteht aufgrund der Flugbewegungszahlen oder der Zusammensetzung der Flotte der Verdacht einer Überschreitung, verpflichtet das BAZL die Flugplatzhalterin zusätzlich zu einer Lärmberechnung.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im HBK (Entwurf vom April 2017), der mit der Umnutzung in Kraft gesetzt wird. Dieser HBK wird den bisher gültigen HBK von 2006 ersetzen. In der Karte sind die Umriss der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene (Kreisfläche) dargestellt.

Der HBK zeigt, in welchem Gebiet und auf welcher Höhe die Hindernisfreiheit für den Flugverkehr gewährleistet sein sollte resp. wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (Höhenbeschränkung oder Markierung von Hindernissen, Bewilligungs- und Meldepflicht gemäss Art. 63ff der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt VIL). Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung (vgl. Art. 62 VIL).

Mit der Aufhebung der «Sleeping Base» der Luftwaffe entfällt auch der militärische Hindernisbegrenzungsplan von 1993.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Der Auftrag zum ökologischen Ausgleich ist in Art. 18b des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) begründet. Die Realisierung ökologischer Aufwertungsmassnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Weil eine Extensivierung der intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen auf dem Flugplatzareal schwierig zu erreichen ist, werden die ökologischen Ausgleichsmassnahmen in der näheren Umgebung des Flugplatzes geplant. Die konkreten Massnahmen sind im Umnutzungsverfahren zu bestimmen (Ausdehnung und Lage der Flächen, Art der Bewirtschaftung und Pflege, rechtliche Sicherstellung). Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Unabhängig vom ökologischen Ausgleich ist für angemessenen ökologischen Ersatz zu sorgen, wenn schutzwürdige Lebensräume durch Flugplatzanlagen beeinträchtigt werden (Art. 18 Abs 1^{ter} NGH).

Über das Flugplatzareal führt ein regional bedeutender Wildwechselkorridor (Verbindung zwischen Bürgenstock und Buochserhorn im BLN-Gebiet 1606). Für die Erhaltung und qualitative Verbesserung dieses Wildwechsels sollen auf der Achse zwischen dem Naturschutzgebiet Grossried (Gnappried) und dem Gebiet Fadenbrücke Führungs- und Rückzugsstrukturen für die Tiere in Form von Trittsteinbiotopen vorgesehen werden. Diese Massnahmen sollen mit den andern ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen koordiniert und ebenfalls im Umnutzungsverfahren festgelegt werden.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten, von den Festlegungen betroffenen Schutzgebieten:

BLN: 1605 Pilatus

BLN: 1606 Vierwaldstaettersee mit Kernwald, Bürgenstock und Rigi

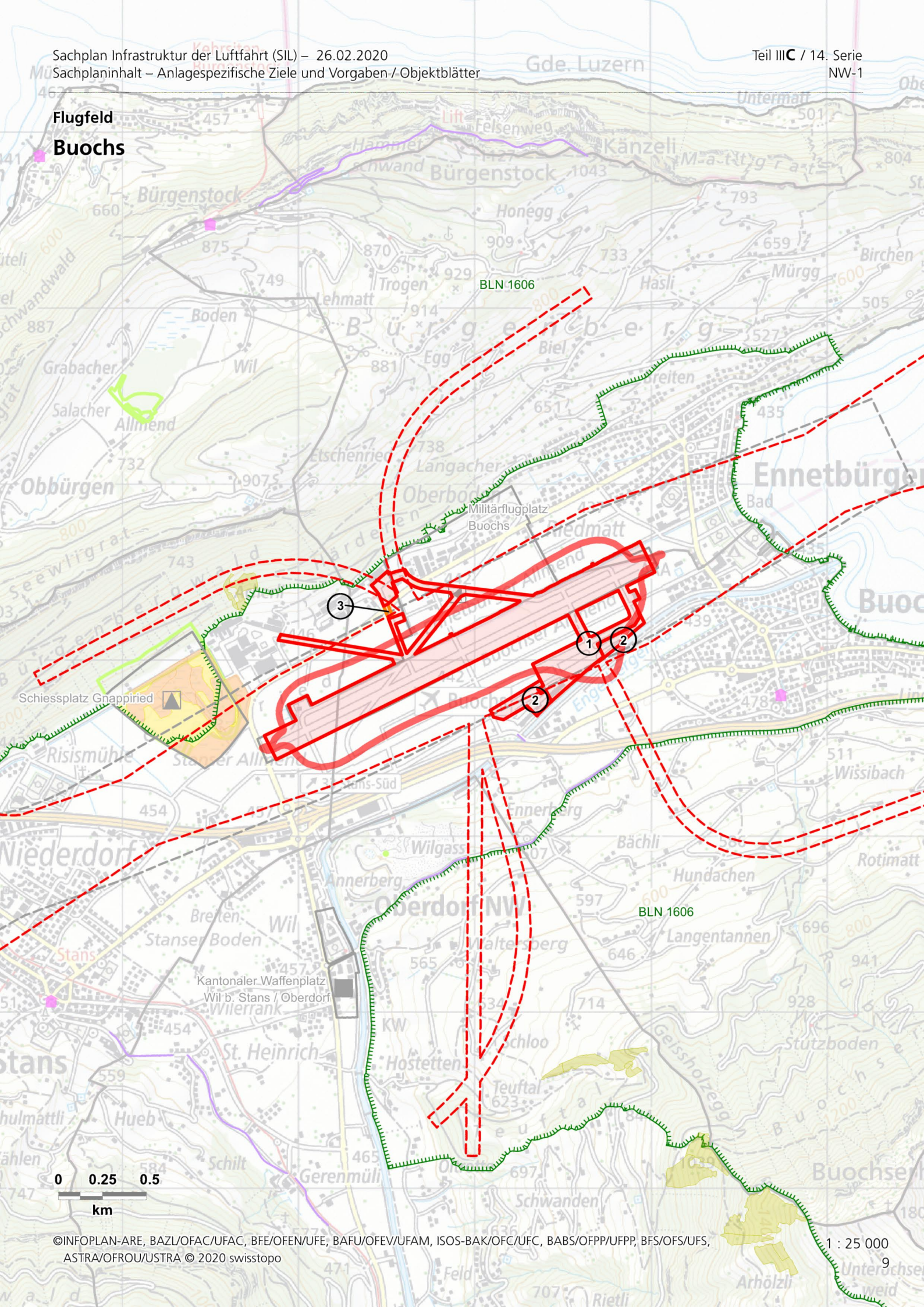
BLN: 1608 Flyschlandschaft Haglere – Glaubenberg – Schlieren

Auengebiet: 99 Schlierenrüti

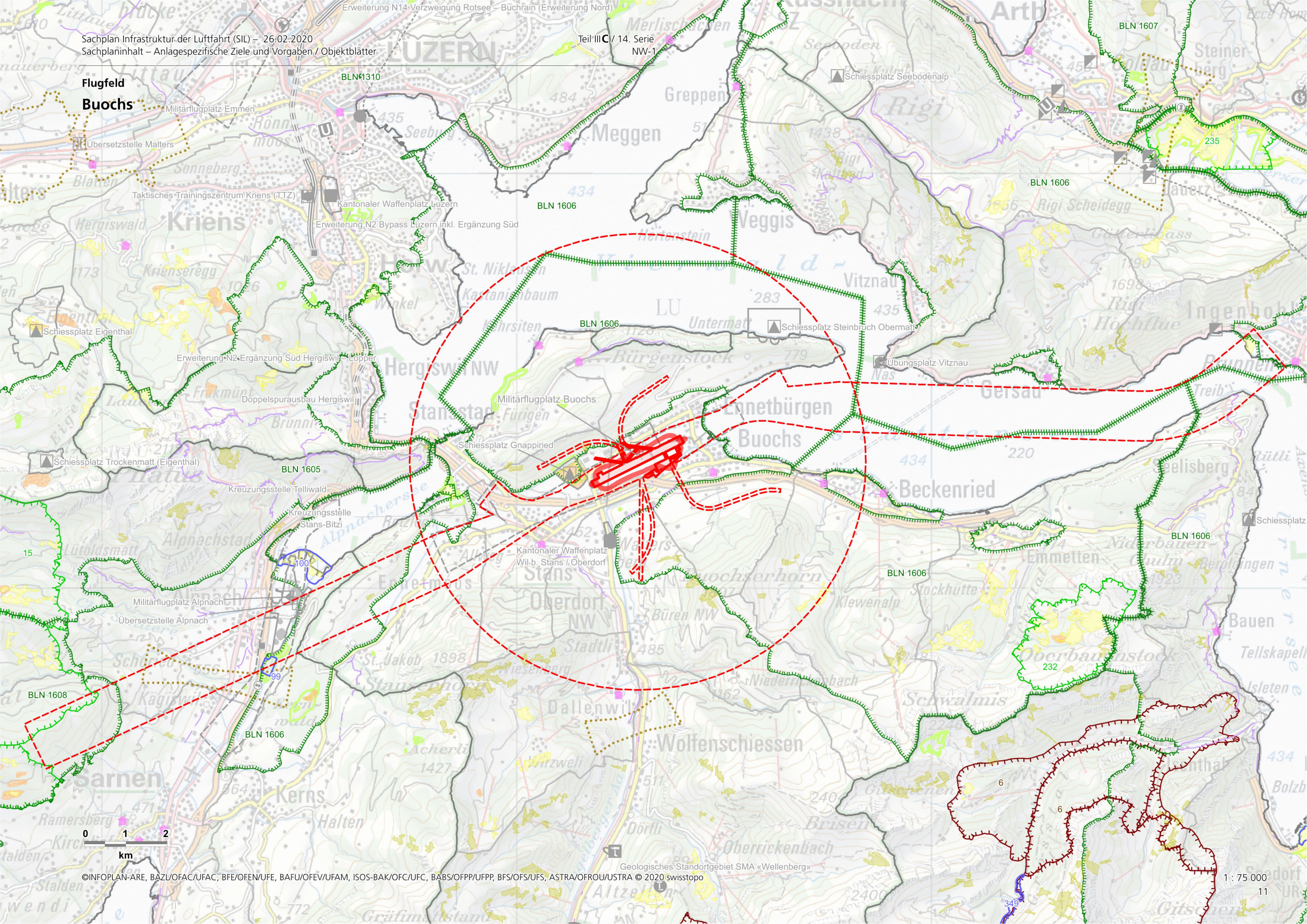
Moorlandschaft 15 Glaubenberg

Grosse Teile des Flugplatzareals liegen im Hochwasser-Entlastungskorridor der Engelberger Aa. Massnahmen zum Hochwasserschutz sowie zum Gewässerschutz im Bereich der Flugplatzanlagen sind ebenfalls Gegenstand des Umnutzungsverfahrens.

**Flugfeld
Buochs**



**Flugfeld
Buochs**



Legende/Légende/Leggenda

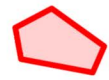
Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

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

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

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito



Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio



Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo



...

...

...

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti

Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale

Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale

Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

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



Infrastruktur Strasse
infrastructure route
infrastruttura stradale



Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria



Infrastruktur Schifffahrt
infrastructure navigation
infrastruttura navigazione



Militär*
militaire*
militare*



Übertragungsleitungen
lignes de transport d'électricité
elettrorodotti



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



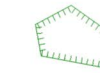
Asyl
Asile
Asilo

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

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

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

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



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



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



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



Auengebiet
zone alluviale
zona golenale



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



Jagdbanngebiet
district franc
bandita



Wildtierkorridor überregional
corridor faunistique suprarégional
corridoio faunistico sovraregionale



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



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS



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

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Perimetergemeinden	Gemeinden, auf deren Gebiet der im SIL festgelegte Flugplatzperimeter verläuft. Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal.
Gemeinden mit Hindernisbegrenzung	Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Hindernisbegrenzung betroffen ist. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht bei konzessionierten Flugplätzen der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Sicherheitszonenplan nach Art. 42 des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0); bei Flugfeldern der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster nach Art. 62 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1).
Gemeinden mit Lärmbelastung	Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Lärmbelastung betroffen ist. Massgebend ist der Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II gemäss Anhang 5 der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41).
Verkehrsleistung - Ø 4 Jahre	durchschnittliche Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen der letzten vier Jahre.
- max. 10 Jahre	grösste Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen in den letzten zehn Jahren (mit Betriebsjahr).
- Datenbasis LBK	Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit Angabe des Referenzjahres, auf deren Basis der geltende Lärmbelastungskataster (LBK) berechnet wurde.
- Potential SIL	Zahl der jährlichen Flugbewegungen, die im Koordinationsprozess als Richtwert für die künftige Entwicklung vereinbart wurde. Sie dient als Basis für die Berechnung der Lärmbelastungskurve.
Festlegungen	<ul style="list-style-type: none">• Festsetzungen F• Zwischenergebnisse Z• Vororientierungen V

Festsetzungen

F

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

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

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

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

Zwischenergebnisse

Z

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

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

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

Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.

Vororientierungen

V

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

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

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