

Anlage: **Samedan**
Teilnetz: Regionalflugplatz

GR-1

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Graubünden
- Perimetergemeinde: Samedan
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Bever, Celerina/Schlarigna, La Punt-Chamues-ch, Pontresina, Samedan
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Samedan

- Verkehrsleistung: - Ø 4 Jahre: 13 920 Bewegungen
Motorflug (bestehend) (2014–17)
- max. 10 Jahre: 20 480 (2008)
- Segelflug (bestehend) - Ø 4 Jahre: 1 920 Bewegungen (2014–17)
- max. 10 Jahre: 3 460 (2011)
- Verkehrsleistung: - 23 480 Bewegungen
Motorflug (künftige Nutzung)

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Regionalflugplatz seit 1937, touristisch und wirtschaftlich bedeutende Verkehrsanlage für das Oberengadin.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Charter-, Taxi- und Transportflüge, Rundflüge, Arbeitsflüge); nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor-, Helikopter- und Segelflug, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe, Fallschirmsport).

Stand der Koordination:

Funktion, Betrieb und Infrastruktur sowie die geplante Entwicklung des Flugplatzes sind mit den Vorgaben und Zielen der kantonalen Richtplanung sowie mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

Grundlagendokumente:

- Betriebskonzession vom 27.08.2001
- Betriebsreglement vom 27.04.2012
- Lärmbelastungskataster vom Februar 2017
- Sicherheitszonenplan vom 04.03.1998
- Koordinationsprotokoll vom Oktober 2018

Die Flugplatzhalterin verfolgt die Strategie, den Flugplatz zu modernisieren und die Erreichbarkeit des Oberengadins sowohl als Tourismusdestination als auch als Wohn- und Arbeitsort für den Flugverkehr zu verbessern. In diesem Zusammenhang möchte sie neu einen Betrieb nach Instrumenten-Flugregeln (IFR-Betrieb) einführen. Die veraltete Infrastruktur aus der Armeezeit und die verschiedenen Provisorien sollen ersetzt und ergänzt werden. Die Anlagen für den Flächenflug- und den Helikopterbetrieb sollen entflochten und erweitert werden. Das Flugplatzareal befindet sich weitgehend im Eigentum des Kantons.

Die Planung soll auf die bisherige Verkehrsprognose von jährlich 23 480 Flugbewegungen ausgerichtet werden. Die Betriebszeiten sollen grundsätzlich unverändert bleiben, in begründeten Fällen möchte die Flugplatzhalterin aber Ausnahmen gewähren können. Ein Flugbetrieb bei Dunkelheit ist weiterhin nicht vorgesehen.

Als Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit schlägt die Flugplatzhalterin eine integrale Umzäunung des Flugplatzareals vor. Die Zweckmässigkeit sowie die landschaftlichen und ökologischen Auswirkungen eines solchen Bauwerks werden noch zu prüfen sein.

Weiter soll an der bisherigen Option, auf dem Flugplatz Linienverkehr zu ermöglichen, festgehalten werden. Die Flugplatzhalterin strebt ein saisonales, flugplanmässiges Angebot an Charterflügen an. Zusätzliche infrastrukturelle oder betriebliche Vorkehrungen, die eine Anpassung der Festlegungen im vorliegenden Objektblatt bedingen würden, sind dazu nicht notwendig.

An der Option einer Pistenverlängerung gegen Süden soll ebenfalls festgehalten werden. Die abschliessende raumplanerische Koordination ist im Hinblick auf eine Festsetzung im SIL noch vorzunehmen.

Auf dem südlichen Teil des Flugplatzareals befindet sich ein möglicher Standort für ein Busdepot mit Unterhaltswerkstätte. Dieses Projekt muss noch mit der möglichen langfristigen Erweiterung der Helikopterbasis abgestimmt werden und würde eine Änderung im Zonenplan der Gemeinde Samedan bedingen.

Der ursprünglich im SIL-Objektblatt enthaltene Auftrag zur Überprüfung der bestehenden Ruhezeiten und der Überflugbeschränkungen im Bereich des BLN-Gebiets gilt mit dem Konzept zu den Landschaftsruhezeiten von 2011 und der definitiven Festlegung der Gebirgslandeplätze von 2015 als erledigt. Der im Luftfahrthandbuch (VFR Manual) bezeichnete «zu meidender Luftraum» ist weiterhin zu beachten.

Die früher angedachte Verlegung des Winter-Heliports von St. Moritz nach Samedan wird derzeit nicht mehr weiterverfolgt.

F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
<p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Samedan ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er dient in erster Linie Geschäfts- und Tourismusreiseflügen, Arbeitsflügen, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor- und Segelflugsport. Die Einführung von Linienflügen ist möglich. Der Flugplatz ist zudem Standort einer Helikopterbasis.</p> <p>Der Flugplatz bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Seine Entwicklung richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftverkehrsleistungen. Die landschaftliche und naturräumliche Verträglichkeit ist dabei zu berücksichtigen.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb des Flugplatzes wird im Betriebsreglement geregelt. Die bisher geltenden Betriebszeiten bleiben in den wesentlichen Zügen unverändert, in begründeten Fällen können Ausnahmen gewährt werden. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Zur Verbesserung der Bedingungen für den Geschäfts- und Tourismusreiseverkehr kann ein Betrieb nach Instrumenten-Flugregeln (IFR) eingeführt werden.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den bestehenden und geplanten Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Bei Bedarf kann die Piste nach Süden verlängert werden [1]. Eine zusätzliche Erweiterung der Helikopterbasis gegen Süden ist mit der Nutzungsplanung der Gemeinde abzustimmen [2].</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. Die zulässigen Lärmimmissionen nach Lärmschutzverordnung (LSV) dürfen das Gebiet mit Lärmbelastung nicht überschreiten. Sie werden bei der Genehmigung des Betriebsreglements festgelegt und sind anschliessend im Lärmbelastungskataster (LBK) abzubilden. Bei einer Verlängerung der Piste oder einer Erweiterung der Helikopterbasis nach Süden sind die Lärmbelastungskurven zu überprüfen.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Der bestehende Sicherheitszonenplan ist entsprechend anzupassen. Bei einer Verlängerung der Piste nach Süden sind die Hindernisbegrenzungsflächen zu überprüfen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • • 	<ul style="list-style-type: none">

	F	Z	V
<p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sollen, unter Vorbehalt der luftfahrtspezifischen Sicherheitsvorschriften und der Ausbauerfordernisse, ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin erstellt dazu ein Konzept. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p> <p>Bei einer Umzäunung des Flugplatzes muss die Funktionsfähigkeit der bestehenden Wildtierkorridore erhalten bleiben.</p> <p>Erschliessung: Bei der Einführung von Linienflügen ist der Anschluss des Flugplatzes an das öffentliche Verkehrsnetz zu gewährleisten.</p> <p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung, Betrieb: Die Organisation und der Ablauf des Flugbetriebs, einschliesslich der Betriebszeiten, der An- und Abflugverfahren sowie der Flugrouten, werden im Betriebsreglement geregelt und im Luftfahrthandbuch (AIP) publiziert.</p> <p>Die bisherigen Betriebszeiten (08 bis 19 Uhr) bleiben grundsätzlich unverändert. Ausnahmeregelungen sind im Betriebsreglement zu treffen. Auf einen Flugbetrieb bei Dunkelheit soll weiterhin verzichtet werden, die Installation einer entsprechenden Infrastruktur (Befeuerung) ist nicht vorgesehen.</p> <p>Für den geplanten Betrieb nach IFR ist ein satellitengestütztes Navigationsverfahren (GNSS) vorgesehen. Dazu muss das Betriebsreglement ergänzt und möglicherweise die Luftraumstruktur angepasst werden. Ein allfälliger Linienverkehr wird sich nach denselben betrieblichen Bestimmungen ausrichten.</p> <p>Die An- und Abflugverfahren sowie die Flugrouten für den Verkehr nach Sichtflugregeln (VFR) bleiben bestehen. Die bisher von den lokalen Helikopterfirmen verwendete Helikopterroute West (direkt Richtung Dorf) wird spätestens mit dem Neubau der Helikopterbasis aufgegeben. Der Start- und Landepunkt für die Helikopter (Final Approach and Take Off Area FATO) befindet sich auf der Piste.</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt die Piste (einschliesslich Sicherheitsstreifen und Sicherheitsflächen an den Pistenenden), die Rollwege, die Manövrier- und Abstellflächen für die Flugzeuge und Helikopter, die bestehenden und geplanten Hochbauten (Betriebszentrum, Hangars für Flächenflugzeuge, Helikopterbasis), das Segelflugareal (inkl. Segelflugunterstand), die mögliche Umzäunung des Flugplatzareals sowie die landseitige Verkehrserschliessung (Parkplätze).</p> <p>Der Flugplatzperimeter überlagert die kommunalen Nutzungszonen. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität. Andere Bauten und Anlagen sind möglich (Nebenanlagen), bedingen aber eine entsprechende Bauzone nach kantonalem Recht.</p> <p>Als Voraussetzung für die Genehmigung einer Pistenverlängerung nach Süden muss die raumplanerische Koordination abgeschlossen und der als Zwischenergebnis festgelegte Flugplatzperimeter in eine Festsetzung überführt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • 		<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i> Engadin Airport AG, Piazza Aviatica 2, 7503 Samedan</p>

Der Flugplatzperimeter im Bereich der zusätzlich geplanten Erweiterung der Helikopterbasis gegen Süden kann festgesetzt werden, sobald die künftige Nutzung des Areals abschliessend geklärt und mit der Gemeinde abgestimmt ist. Sollte ein Busdepot mit Unterhaltswerkstätte erstellt werden, ist zusätzlich eine entsprechende kommunale Bauzone auszuscheiden. Sofern ein solches Busdepot nicht vom Flugplatz mitbenützt werden soll (keine Nebenanlage nach Luftfahrtrecht), wird das Areal ganz aus dem Flugplatzperimeter zu entlassen sein.

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung beruht auf der Fluglärmrechnung vom Juli 2019 mit einer Verkehrsprognose von jährlich 23 480 Motorflugbewegungen. Davon entfallen 3 700 auf Grossflugzeuge (Jets) und 8 550 auf Helikopter. Insgesamt sind 1 710 IFR-Flüge berücksichtigt. Massgebende Faktoren für die Berechnung sind neben der Zahl der Motorflugbewegungen deren zeitliche Verteilung (innerhalb der Woche und des Jahres), die Zusammensetzung der Flotte sowie die Flugwege (inkl. deren Belegung). In der Karte ist die Lärmbelastungskurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II) gemäss LSV dargestellt. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmbelastungskurven (PW ES III und IV).

In der Lärmberechnung sind die vorgesehenen militärischen Flugbewegungen berücksichtigt. Die militärische Nutzung des Flugplatzes ist in einem Rahmenvertrag zwischen Luftwaffe und Flugplatzhalterin geregelt.

Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb. D. h. die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV, die mit der Anpassung des Betriebsreglements festzulegen sind, dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Diese zulässigen Lärmimmissionen werden anschliessend im LBK abgebildet. Der bisherige LBK vom Februar 2017 (beruht auf der Lärmberechnung von 2000) wird damit abgelöst.

Die Gemeinde berücksichtigt das Gebiet mit Lärmbelastung, indem sie dort keine Nutzungszonen ausscheidet, die in Konflikt mit der entsprechenden ES stehen würden.

Die mögliche Pistenverlängerung und die zusätzliche Erweiterung der Helikopterbasis gegen Süden (Erweiterungen Flugplatzperimeter [1] und [2]) sind in der Fluglärmrechnung resp. im Gebiet mit Lärmbelastung nicht berücksichtigt.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung beruht auf dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 16.11.2012, ergänzt durch die neuen IFR- und Helikopterrouen (Entwurf Februar 2018). In der Anlagekarte sind die Umriss der An- und Abflugflächen (einschliesslich Helikopterrouen) und der Horizontalebene (Kreisfläche) dargestellt.

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung (bzw. 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 aufeinander abzustimmen sind (Höhenbeschränkung oder Markierung von Hindernissen, Bewilligungs- und Meldepflicht gemäss VIL Art. 63 ff). Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung (vgl. VIL Art. 62).

Auf der Grundlage des HBK ist der bestehende Sicherheitszonenplan vom 04.03.1998 anzupassen. Mit dieser Anpassung werden die im HBK enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen grundeigentümerverschrieben. Das Verfahren wird mit der vorgesehenen Anpassung des Betriebsreglements koordiniert.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen den projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) und den projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen gemäss Art. 18b NHG zu unterscheiden. Die Aufwertungsmassnahmen sollen den betrieblichen und naturräumlichen Möglichkeiten Rechnung tragen und in erster Linie auf dem Flugplatzareal realisiert werden. Dabei ist von einem Richtwert von 12 % der Fläche im Flugplatzperimeter auszugehen. Wo zweckmässig können auch Flächen ausserhalb des Perimeters angerechnet werden.

Die Flugplatzhalterin hat bereits aus einem früheren Plangenehmigungsverfahren den verbindlichen Auftrag, ein Konzept für diesen ökologischen Ausgleich zu erarbeiten. In diesem Konzept sollen Lage und Umfang, Ausgestaltung, Bewirtschaftung und Pflege sowie die rechtliche Sicherstellung der Ausgleichsflächen ausgewiesen werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplatzarealen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004, wird derzeit überarbeitet).

Die längs und quer zum Flugplatzareal verlaufenden Achsen im Vernetzungssystem der Wildtiere müssen funktionsfähig erhalten bleiben. Diese Achsen sollen wenn möglich mit Leitstrukturen so geführt werden, dass die Wildtiere während den Flugbetriebszeiten die Piste nicht queren. Geeignete Massnahmen sind bei der ökologischen Aufwertung oder bei einer Umzäunung des Flugplatzes zu prüfen und ihre Wirksamkeit ist nachzuweisen.

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

BLN: 1908 Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe

Moorlandschaft: 45 God da Staz/Stazerwald

Auengebiet: 190 Isla Glischa-Arvins-Seglias

194 Flaz

Jagdbanngebiet: 17 Bernina-Albris

Der Schutz des Grundwassers hat im Bereich des Flugplatzareals eine hohe Priorität (Trinkwasserversorgung Oberengadin). Bei der Entwässerung des Flugplatzes sind die im Generellen Entwässerungsplan der Gemeinde von 2008 aufgeführten Grundwasserschutzmassnahmen zu berücksichtigen.

Erschliessung:

Die bestehende Strassenzufahrt zum Flugplatz bleibt unverändert. Die Einführung einer neuen Buslinie mit einer Wendeschleife auf dem Flugplatzareal sowie die Erstellung zusätzlicher Parkplätze werden im Zusammenhang mit dem geplanten Um- und Ausbau der Flugplatzinfrastruktur geprüft.

**Regionalflugplatz
Samedan**

