



Einwohnergemeinde St. Stephan
Lenkstrasse 80
3772 St. Stephan / BE

Planung Umnutzung Flugplatz St. Stephan

- Überbauungsordnung „Flugplatz St. Stephan“
- Teilzonenplan Gewässerraum Flugplatz St. Stephan
- Änderung Zonenplan (Lärm)
- Änderung Baureglement (Art. 18.1 Gewässerraum Fließgewässer im Teilzonenplan Gewässerraum Flugplatz)



Erläuterungsbericht

15. November 2017

Verfasser Überbauungsordnung:

Bächtold & Moor AG, Ingenieure Planer ETH/SIA/USIC, Giacomettistr. 15, 3000 Bern 31
Boenzli, Kilchhofer & Partner, Raum- und Umweltplanung, Flurstrasse 1A, 3014 Bern
ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern

Inhaltsverzeichnis

1.	Planungsgegenstand	4
1.1	Ausgangslage / Auslöser	4
1.2	Übergeordnete Rahmenbedingungen	5
1.3	Lokale Rahmenbedingungen.....	7
1.4	Übersicht Teilplanungen	9
1.5	Planungsorganisation	11
2.	Planungsziele – Vision „moderne Allmend“	12
3.	Bauliches Entwicklungskonzept	13
4.	Planungsmassnahme neue Überbauungsordnung	15
4.1	Überbauungsplan	15
4.2	Überbauungsvorschriften.....	18
5.	Weitere Planungsmassnahmen	20
5.1	Teilzonenplan Gewässerraum Flugplatz	20
5.2	Zonenplanänderung – Aufstufung Empfindlichkeitsstufe	22
6.	Voraussetzungen für neue Arbeitszonen	23
6.1	Ausgangslage	23
6.2	Standortnachweis	24
6.3	Optimale Nutzung	25
6.4	Rückbauflächen	26
6.5	Fazit	26
7.	Beurteilung Umwelt	27
7.1	Gewässerraum	27
7.2	Naturgefahren	27
7.3	Wald	28
7.4	Flugverkehr	29
7.5	Erschliessung MIV Flugplatz	30
7.6	Versorgung und Entsorgung.....	33
7.7	Luftreinhaltung.....	34
7.8	Fluglärm.....	35
7.9	Betriebslärm	38
7.10	Erschütterungen	39
7.11	Nicht ionisierte Strahlung	39
7.12	Grundwasser und Entwässerung.....	39
7.13	Boden.....	41
7.14	Altlasten.....	41
7.15	Lebensräume, Flora, Fauna	43
7.16	Umweltgefährdende Organismen	45
7.17	Störfallvorsorge	46

7.18 Sicherheit.....	46
7.19 Landwirtschaftliche Planung.....	47
7.20 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten	47
8. Beurteilung Raumplanung	48
8.1 Planung und Abstimmung raumwirksame Tätigkeit.....	48
8.2 Orts- und Landschaftsbild	48
8.3 Mobilisierung.....	48
8.4 Abstimmung Siedlung und Verkehr	48
8.5 Ausgleich von Planungsvorteilen	48
9. Planerlassverfahren	49

1. Planungsgegenstand

1.1 Ausgangslage / Auslöser

Ausgangslage

Seit dem Rückzug der Luftwaffe und der Armee in den Neunzigerjahren wird der ehemalige Militärflugplatz St. Stephan heute auf verschiedene Art und Weise zivil von diversen Akteuren genutzt. Bereits heute gibt es auf und rund um den Flugplatz / Werk- und Eventplatz St. Stephan fast 150 Arbeitsplätze.

Weil die militärische Nutzung weggefallen ist, beabsichtigt die Schweizerische Eidgenossenschaft seit längerer Zeit, den grössten Teil des Areals zu verkaufen oder im Baurecht abzugeben.

Nach dem Rückzug der Armee ergeben sich neue Chancen für zukünftige Nutzungen der bestehenden Infrastruktur und des Geländes des Flugplatzes. Ausgelöst durch den Einsatz von privaten Investoren, der Gemeinde, weiteren Akteuren und Aktivitäten, verfolgt die Umnutzung des Flugplatzes das Ziel, bestehende Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen sowie mehr Wertschöpfung zu generieren. Die bereits heute auf dem Flugplatz angesiedelten Nutzungen sollen aufeinander abgestimmt und weiterhin gewährleistet bleiben und eine massvolle Entwicklung ermöglichen. Vorgesehen ist ein breiter Nutzungsmix im Sinne einer modernen Allmend.

Auf dem Flugplatz / Werk- und Eventplatz St. Stephan sollen auch weiterhin verschiedenste Nutzungen möglich sein. Ziel ist es, neben der aviatischen auch die nicht aviatische Nutzung (z.B. Landwirtschaft, Gewerbe, Fahrkurse, Kiestransport, Veranstaltungen) auf dem Gelände sicherzustellen. Die mögliche zukünftige Nutzung in Form einer Art „modernen Allmend“ wurde in einem Raumordnungskonzept skizziert. Im Bereich des Flugplatzes ist die Überflutungsgefahr durch die Simme gross. Um Synergien zu gewinnen, sollen die Umnutzung des Flugplatzes und das Hochwasserschutzprojekt der Simme miteinander realisiert werden.

Der Verkauf des Flugplatzareals ist erst möglich, wenn die Anlagen des ehemaligen Militärflugplatzes über zivile Bewilligungen verfügen. Für die aviatische Nutzung ist eine Betriebsbewilligung nach dem eidgenössischen Luftfahrtgesetz erforderlich, für die anderen Nutzungen Bewilligungen nach kantonalem Recht. Damit das brachliegende Wertschöpfungspotential des Areals des Flugplatzes St. Stephan genutzt werden kann, erfordert es Planungssicherheit.

Standort und Umgebung

Der Militärflugplatz St. Stephan liegt in einer Talebene südwestlich der Ortschaft Matten auf dem Gemeindegebiet von St. Stephan.

Nördlich des Flugplatzes verläuft die Kantonsstrasse (Lenkstrasse) Zweisimmen – Lenk. Die Simme unterquert im östlichen Bereich die Piste und verläuft danach nördlich der Piste in Richtung St. Stephan / Zweisimmen.

Das Flugplatzgelände ist nicht umzäunt und somit frei zugänglich.



► Übersicht Wirkungsbereich Flugplatz St. Stephan

Das Gesamtprojekt „Umnutzung Flugplatz St. Stephan“ besteht aus vier Teilprojekten:

- SIL / Umnutzung Flugplatz
- Hochwasserschutz Simme
- Planung Umnutzung Flugplatz St. Stephan
- Landwirtschaftliche Planung

Folgende kommunalen Planungsinstrumente werden im Zusammenhang mit der Planung Umnutzung Flugplatz St. Stephan angepasst bzw. neu erlassen:

- Überbauungsordnung (UeO) Flugplatz St. Stephan mit Plan und Vorschriften
- Teilzonenplan Gewässerraum
- Zonenplanänderung (Aufstufung Wohnzone Quartier Oey in Matten)
- Änderung Baureglement (Art. 18.1 Gewässerraum Fließgewässer im Teilzonenplan Gewässerraum Flugplatz)

Die einzelnen Planungsmassnahmen zur Umnutzung Flugplatz St. Stephan werden in Kapitel 4 erläutert.

1.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Armee

Bei Einstellung des Flugbetriebes baut armasuisse Immobilien (VBS) die Pisten, Gebäude und Anlagen des Flugplatzes St. Stephan nicht zurück. Sämtliche Pisten, Rollfelder und Anlagen werden stillgelegt und bleiben im heutigen Zustand bestehen. Dieses Vorgehen erfolgt schweizweit, gestützt auf die Eigentümer- und Portfoliostrategie der armasuisse Immobilien.

Ökologische Ausgleichsmassnahmen









Gemäss den Empfehlungen zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen, herausgegeben durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und das Bundesamt für Umwelt (BAFU), sollen 12 % (Richtwert) der Flugplatzfläche bei zivilen Flugplätzen ökologisch aufgewertet werden.

Von den betroffenen Landwirten wurde gewünscht, dass die ebenen Flächen auf dem Flugplatzgelände weiterhin intensiv bewirtschaftet werden können. Es

wurde deshalb nach einer Möglichkeit gesucht, wie der ökologische Ausgleich des Flugplatzes andernorts umgesetzt werden kann.

Das BAFU erklärte sich nach intensiven Gesprächen Ende 2015 einverstanden, dass der Grossteil des ökologischen Ausgleichs des Flugplatzes durch eine wesentliche Aufwertung der Flächen im Gewässerraum der Simme und den angrenzenden Flächen umgesetzt werden kann.

Ökologische Massnahmen

-  Hochstaudenflur
-  Krautsaum
-  Blumenreiche extensive Wiese
-  Blumenreiche Halbtrockenwiese
-  Streuefläche
-  Bestockung, Hecke mit Bäumen
-  Bäume in Hecke
-  Kleinstruktur (z.B. Asthaufen, Steinhaufen)

Dank des Entscheides der Schwellenkorporation St. Stephan, mehr als nur einen reinen Hochwasserschutz entlang der Simme zu realisieren, ist es möglich, Teile der notwendigen ökologischen Ausgleichsmassnahmen des Flugplatzes in das Hochwasserschutzprojekt zu integrieren. Durch die Verknüpfung der beiden Projekte Hochwasserschutz und Flugplatz im Bereich Ökologie können für die Landwirtschaft grosse Teile der wertvollen Flächen in der Ebene als intensive landwirtschaftliche Nutzflächen erhalten werden.

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)

Das RGSK ist ein behördenverbindlicher Richtplan. Damit sollen Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- bis langfristig abgestimmt und in Einklang gebracht werden. Der ehemalige Militärflugplatz St. Stephan ist im RGSK als Umstrukturierungsgebiet und regionaler Arbeitsschwerpunkt enthalten.

Im Rahmen der vorliegenden Umstrukturierung des Flugplatzes wird das Massnahmenblatt „S-3B-06 Flugplatz St. Stephan“ angepasst werden. Die Anpassung des RGSK ist für die UeO entscheidend. Insbesondere wird im RGSK der Standortnachweis für die Schaffung der Arbeitszonen im Flugplatzareal erbracht. Darauf stützt sich die UeO bezüglich der Neueinzonung und der damit verbundenen Interessenabwägung zur Beanspruchung von Kulturland.

Das angepasste RGSK soll gleichzeitig mit der neuen UeO in die öffentliche Mitwirkung gehen.

Landschaftsrichtplan (in Genehmigung AGR)	<p>Projektperimeter Flugplatz St. Stephan (Teil A, 3.16)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Touristischer und wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt - Schaffung Naherholungslandschaft mit bes. Qualität und ökologischem Wert - Gewerbliche Nutzungen im Umfeld der Aviatik (Werkflugplatz für Entwicklungs-, Hersteller und Unterhaltsbetriebe) und für regionale Arbeitsnutzung - Nutzen bestehender Bauten und Anlagen für regionale gewerbliche Nutzungen - Aviatische und nicht-aviatische Nutzung - Sicherung der Erschliessung für den Kiesabbau und den Kiestransport
Altlasten	<p>Alle sanierungspflichtigen Altlasten auf dem Flugplatz sollen durch die Verursacher saniert werden.</p>
Verordnung über die Umweltverträglich- keitsprüfung (UVP)	<p>Der Militärflugplatz St. Stephan unterstand als Anlage Nr. 50.3 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Zivile Flugfelder unterstehen der Verordnung als Anlage 14.2, wenn mehr als 15'000 Flugbewegungen pro Jahr stattfinden. Mit max. 4'500 Flugbewegungen pro Jahr (SIL-Potential) untersteht die zivile Anlage nicht der UVP-Pflicht.</p> <p>Die für die vorliegende Planung Umnutzung Flugplatz St. Stephan relevanten Umweltthemen werden im vorliegenden Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV beschrieben. Die Auswirkungen des aviatischen Betriebs sind im Rahmen der Umnutzung in einem separaten Umweltbericht ausgewiesen. Dieser Bericht ist Bestandteil des Umnutzungsdossiers (Bundesverfahren, Leitbehörde BAZL). Im vorliegenden Erläuterungsbericht sind die Rahmenbedingungen des Luftverkehrs auf die Planung Umnutzung Flugplatz St. Stephan insbesondere bezüglich Lärmemissionen aufgeführt.</p>
	<p>1.3 Lokale Rahmenbedingungen</p>
Aviatische Nutzung heute	<p>Die bisherige zivilaviatische Nutzung basiert auf einer Benützungsvereinbarung zwischen dem Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe und der PCA sowie auf einem vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigten Flugplatzreglement. Im SIL-Objektblatt Flugfeld (ehemaliger Militärflugplatz) St. Stephan (2005) wurde die Entwicklung des Flugplatzes definiert und raumplanerisch abgestimmt.</p> <p>Für die Umnutzung der heute immer noch militärischen Anlage in ein ziviles Flugfeld muss das SIL Objektblatt überarbeitet werden. Weiter werden die Erteilung der Betriebsbewilligung, die Genehmigung des Betriebsreglements, sowie Neu- und Umbauvorhaben in einem Umnutzungsverfahren zusammengefasst. Leitbehörde für beide Verfahren ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL</p>
Nicht-aviatische Nut- zung heute	<p>Seit rund 25 Jahren wird auf dem Flugplatz der «Kurs Kristall» durchgeführt. Neben dem TCS organisieren weitere Veranstalter Winterfahrkurse.</p> <p>Seit 2007 führt die BEOBAG im Rahmen der Zweiphasenausbildung für den Führerausweis auf dem südlichen Teil des Flugplatzes Fahrkurse für Neulenker rund um den Unterstand U-30 durch. Die BEOBAG verfügt über eine</p>

	<p>rechtskräftige Bewilligung nach Art. 24 RPG. Um den Flugbetrieb und die Fahrkurse möglichst zu entflechten, wurden die Fahrkurse auf die Westseite des Flugplatzes verlegt. Damit der Flugbetrieb und die Fahrkurse ganz entflochten werden können, müssen Rückbauten vorgenommen werden sowie bewaldete Erdwälle (Aufschüttungen von Material aus dem Kavernenbau) abgetragen werden.</p> <p>Das regionale Gewerbe hat von der armasuisse Immobilien verschiedene Unterstände und Plätze auf dem Flugplatz gemietet. Diverse kleine Baracken werden von Vereinen genutzt.</p> <p>Auf dem Flugplatz finden verschiedene für den Tourismus wichtige Events statt. In der Regel handelt es sich um Eintages- oder Wochenendveranstaltungen.</p>
Kiestransport über das Flugplatzareal	<p>In der Griesseney besteht seit 1964 eine Kiesabbaustelle (südlich des Flugplatzes). Im Jahr 1997 erfolgten erste Abklärungen für eine Erweiterung des Kiesabbaus mit anschliessender Wiederauffüllung und Rekultivierung. Das abgebaute Kiesmaterial wird im bestehenden Kies- und Betonwerk Reulisbach aufbereitet (nördlich des Flugplatzes). Die Erschliessung erfolgt für Transporte ins Kies- und Betonwerk und weiter talabwärts über das Areal des Flugplatzes. Für die Sicherung dieser Erschliessungsrouten hat die Vigier Beton Berner Oberland AG mit der Gemeinde, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der PCA eine Grundsatz- und Rahmenvereinbarung abgeschlossen. Die Transporte Richtung Lenk werden über den Griesseneyweg geführt.</p> <p>Am 28. November 2014 stimmte die Gemeindeversammlung der Überbauungsordnung Kiesabbau Griesseney zu. Am 25. September 2015 genehmigte das AGR das Kiesabbauprojekt.</p>
Entflechtung Langsamverkehr	<p>Zurzeit führt der bei der Bevölkerung und Gästen beliebte Fuss- und Radweg Zweisimmen-Lenk über die Zufahrtsstrassen und Rollpiste des Flugplatzes. Aus Sicherheitsgründen und zur Steigerung der Attraktivität soll der Langsamverkehr vom Flugplatzareal entflochten werden. Künftig kann der neu geplante Unterhaltsweg entlang der Simme auf der linken Dammkrone gleichzeitig als Fuss- und Radwegverbindung benutzt werden. Von der Chürzi wird der neue Weg über die Simme weiter südlich des kleinen Waldstückes beim unteren Geschiebesammler des Mattenbaches (Sammelbecken) in die Griesseney nach Lenk führen.</p>
Rückbau befestigte Flächen	<p>Allen Beteiligten ist es ein grosses Anliegen, haushälterisch mit dem Boden umzugehen. Deshalb sollen als Kompensation für Einzonungen / Neubauten nicht mehr benötigte, befestigte Flächen zurückgebaut werden.</p>

1.4 Übersicht Teilplanungen

Hochwasserschutz- projekt Simme

Die Simme weist im Bereich des Flugplatzes eine ungenügende Abflusskapazität auf. Dadurch resultiert für landwirtschaftlich genutztes Land, das Trasse der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB), die HWR AG und die Flugpiste eine hohe Überflutungsgefahr. Die Schwellenkorporation St. Stephan beauftragte deshalb die Flussbau AG mit der Planung eines Hochwasserschutzprojekts auf dem Abschnitt Chürzi-Hanglisbrücke.



Landwirtschaftliche Planung

Im Hinblick auf die geplante Umnutzung des Flugplatzes hat die armasuisse Immobilien alle im Gebiet des Flugplatzareals liegenden landwirtschaftlichen Pachtverträge vorsorglich gekündigt und mit den betroffenen Landwirten Fix-Pachtverträge abgeschlossen, welche jeweils für ein Jahr gelten.

Das Inforama Berner Oberland wurde beauftragt, mit einer landwirtschaftlichen Planung dafür zu sorgen, dass die anfallenden Lasten gerecht auf alle betroffenen Landwirte verteilt werden. Anlässlich einer Informationsveranstaltung wurden die Ergebnisse am 12. April 2017 den betroffenen Landwirten präsentiert. Dabei ist die Planung mit Ausnahme einiger weniger noch zu klärenden Punkten auf Zustimmung gestossen.

SIL / Umnutzung Flugplatz

Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) behandelt alle dem zivilen Betrieb von Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen - Landesflughäfen, Regionalflugplätze, zivil mitbenutzte Militärflugplätze, Flugfelder, Heliports, Gebirgslandeplätze und Flugsicherungsanlagen. Er enthält:

- Generelle Ziele und Vorgaben zur Infrastruktur der schweizerischen Zivilluftfahrt;
- Das Gesamtnetz mit Standort und Funktion der einzelnen Anlagen;
- Rahmenbedingungen zur baulichen und betrieblichen Entwicklung der einzelnen Anlagen, abgestimmt mit den umgebenden Nutzungen.

Er ist Voraussetzung für die Bewilligung von Luftfahrtanlagen und deren Betrieb nach Luftfahrtgesetz.



2005 genehmigte der Bundesrat das SIL-Objektblatt für den Flugplatz St. Stephan mit folgendem Zweck der Anlage:

„Ehemaliger Militärflugplatz mit ziviler Nutzung seit 1998. Dient als Werkflugplatz für Entwicklungs-, Hersteller- und Unterhaltsbetriebe sowie für fliegerische Aus- und Weiterbildungskurse.“

Im Rahmen der Überarbeitung des SIL-Objektblattes sollen die Zweckbestimmungen geringfügig angepasst werden.

Mit der Genehmigung des SIL-Objektblatts St. Stephan im Jahr 2005 wurde der raumplanerische Nachweis für den Bedarf und den Standort des Flugplatzes St. Stephan erbracht. Gegenstand des Umnutzungsprozesses ist unter anderem die Einholung der erforderlichen Betriebsbewilligung.

Überbauungsordnung Mit einer Überbauungsordnung (UeO) sollen im Wirkungsbereich sämtliche nicht aviatischen Nutzungen geregelt werden. Sie bezweckt die Neuprofilierung des Flugplatzareals als regionaler wirtschaftlicher und touristischer Entwicklungsschwerpunkt.

Insbesondere werden mit diesem Instrument die Erschliessung sowie die arealinternen Fahrwege geregelt, die verschiedenen Baubereiche für die unterschiedlichen Nutzergruppen Industrie und Gewerbe, Fahrkurse und Veranstaltungen sowie die landwirtschaftlich nutzbaren Flächen festgelegt. Zudem erfolgt die räumliche Abstimmung mit dem Raumbedarf der Simme (Hochwasserschutz und Aufwertung), die Klärung der Waldflächen (Waldfeststellung und Rodung) sowie der Flächen für den ökologischen Ausgleich. Die Umnutzung der bestehenden, grösstenteils inventarisierten Militärbauten wird in den Vorschriften abschliessend geregelt.

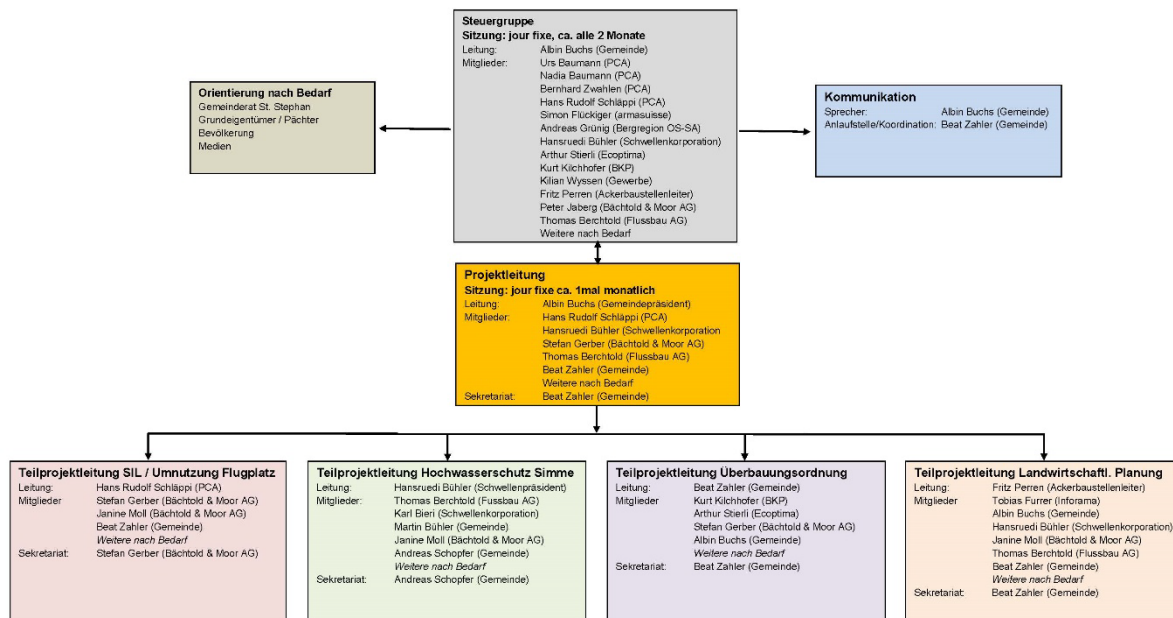
Soweit die Überbauungsordnung nichts anderes regelt, gelten die Vorschriften des Baureglements der Gemeinde St. Stephan, insbesondere die in den besonderen Vorschriften zum Nutzungsplan festgelegten Bestimmungen zum Flugplatz St. Stephan sowie die kantonalen und eidgenössischen Gesetze.

Ergänzungen Grundordnung Im Zusammenhang mit dem Erlass der neuen Überbauungsordnung müssen Teile der baurechtlichen Grundordnung ebenfalls angepasst bzw. ergänzt werden.

- a) Mit dem Flugbetrieb können aufgrund der Flüge mit historischen Militärjets während des Hunterfests bei den direkt angrenzenden Wohnzone Oey die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung des Bundes nicht eingehalten werden. Um den Konflikt zu entschärfen, wird das Quartier in die Empfindlichkeitsstufe III aufgestuft. Die Planungsmassnahme wird mit einer Ergänzung des Zonenplanes umgesetzt.
- b) Für den UeO-Bereich Flugplatz müssen die Gewässer und die Gewässerräume gemäss der Gewässerschutzverordnung bestimmt werden. Sie sind im neuen „Teilzonenplan Gewässerraum Flugplatz St. Stephan“ festgelegt und das Baureglement wird mit entsprechenden Bestimmungen ergänzt.

1.5 Planungsorganisation

Die Planung wird von der Gruppe «Projektleitung» geführt. Vier Teilprojekte werden durch die Projektleitungsgruppe koordiniert. Die Gesamtprojektleitung wird durch die breit abgestützte Steuergruppe ausgeübt. Die Projektleitungsgruppe und die Steuergruppe werden beide von Vertretern der Gemeinde St. Stephan geleitet.



Mit dem Teilprojekt „SIL / Umnutzung Flugplatz“ ist die Bächtold & Moor AG, mit dem Hochwasserschutzprojekt Simme die Flussbau AG, mit der Planung Umnutzung Flugplatz St. Stephan Boenzli, Kilchhofer & Partner und mit der Landwirtschaftlichen Planung das Inforama beauftragt. Ko-Referent ist die Ecoptima AG.

2. Planungsziele – Vision „moderne Allmend“

Nach dem Rückzug der Armee ergeben sich neue Chancen für zukünftige Nutzungen der bestehenden Infrastruktur und des Geländes. Ausgelöst durch den Einsatz von privaten Investoren, der Gemeinde, weiteren Akteuren und Aktivitäten verfolgt die Umnutzung des Flugplatzes das Ziel, bestehende Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen sowie mehr Wertschöpfung zu generieren.

Vision: im Jahr 2025 ist der Flug- und Wirtschaftsplatz St. Stephan...

- eine Art „moderne Allmend“
- hat eine Leuchtturmfunktion für die Region
- ein starker Partner für den Tourismus

Die heutige Nutzung des Flugplatzes St. Stephan ist vielfältig und es sind diverse Akteure involviert.



Zur Verwirklichung dieser Idee haben der Gemeinderat St. Stephan und die PCA eine Projektorganisation eingesetzt. Zusammen mit der Bergregion Obersimmental-Saanenland erarbeiten die Gemeinde und die Prospective Concepts Aeronautics AG (PCA) mit verschiedenen Ansprechgruppen ein tragfähiges Nutzungsmodell und –konzept. In dieser Organisation ist auch der Bund als Eigentümer des Flugplatzareals mit der amasuisse Immobilien vertreten.

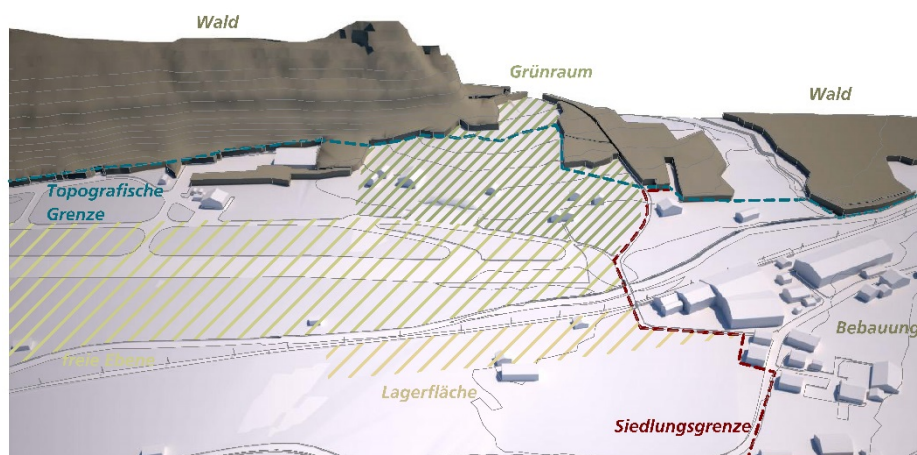
Davon ausgehend sollen die entsprechenden planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden (Erlass UeO, Ergänzungen Grundordnung etc.).

3. Bauliches Entwicklungskonzept

Das Konzept sieht vor, dass die Entwicklungsgebiete und die Nutzungen auf das bestehende Flugplatzareal räumlich abgestimmt sind und sich gut in das Orts- und Landschaftsbild einfügen.



Die Ebene mit dem bestehenden Flugfeld und der offenen Landwirtschaftsfläche ist frei von grossvolumetrischen Hochbauten. Die zum Flugplatz gehörenden Bauten und Anlagen liegen am westlichen Rand des Areal und sind sehr gut in den Übergang der Ebene zum westlich angrenzenden bewaldeten Hang eingebettet. Das grossflächige asphaltierte Flugfeld verstärkt zusätzlich noch die Grosszügigkeit dieser speziellen räumlichen Ausprägung der Talebene.



Die Siedlungsgrenze von Matten grenzt direkt an das Areal des Flugplatzes an. Der Grünraum in dem nordöstlichen Bereich des Flugplatzes bildet durch seinen leicht geneigten Hang mit dem zum Flugplatzareal gehörenden Zbärenhaus einen reizvollen Abschluss der offenen Talebene.

Die bestehenden Bauten mit sehr unterschiedlichen Bauvolumen sind angrenzend an diesen Hang und am westlichen Hangfuss sehr gut in diese Talebene integriert. Einzig das grosse Holzlager der Firma HWR AG ragt in diese Landschaftskammer hinein.

Durch die Flugplatznutzung ist die Ebene fast vollständig frei von hochwachsenden Bäumen, Alleen oder Baumgruppen. Die Ebene wird durch die Simme durchflossen. Der Flusslauf ist ebenfalls frei von Uferbestockungen. Die Wirkung der freien offenen Landschaft wird durch diese naturräumliche Gegebenheit zusätzlich verstärkt.

Aufgrund dieses Analyseteils wurden für die weiteren konzeptionellen Überlegungen die beiden Grundsätze, die für die Planung wichtig sind, festgelegt:

- a) Freihaltung der offenen Talebene von neuen Hochbauten und
- b) Konzentration der Bauentwicklung an den nordwestlichen Rand des Flugplatzareals im bereits weitgehend überbauten Bereich (Zbärenhaus – Hangar U-20 – landwirtschaftliche Hofgruppe – Werkhalle PCA).

Aufgrund dieser beiden Grundsätze wurden Möglichkeiten zur baulichen Entwicklung am südlichen Siedlungsrand vom Baugebiet Matten und dem nördlichen Flugplatzperimeter skizziert.

Innerhalb der Siedlungsgrenze von Matten wurden noch Potenzialflächen für gewerbliche Nutzungen ermittelt. Ein Grossteil dieses Potenzials bezieht sich auf den Betriebsstandort des Kies- und Betonwerks. Da in der Griesseney der Kiesabbau längerfristig gesichert ist, wird dieses Potenzial für weitere gewerbliche Nutzung nicht zur Verfügung stehen. Zudem wird mit der Sicherung des Gewässerraumes entlang der Simme die bauliche Nutzung in diesem Siedlungsteil von Matten zusätzlich erheblich eingeschränkt.



► Übersicht der skizzierten Potenziale für die gewerbliche und aviatische Nutzung im Bereich des Planungsperimeters Umnutzung Flugplatz St. Stephan



Die Konzeptskizze stellt die Überlegungen zur Konzentration der baulichen Nutzung am nordöstlichen Rand des Flugplatzareals dar, das bereits heute teilweise überbaut ist. Die an diesem Standort konzentrierte bauliche Entwicklung beinhaltet den Teil der neuen aviatischen Nutzung, der mittlere Teil ist für eine Mischnutzung aviatisch und gewerbliche Zusatznutzung vorgesehen und der nördliche Cluster ebenfalls für eine Mischnutzung mit dem bestehenden Hangar U-20, in dem der Hunter des gleichnamigen Vereins stationiert ist.

4. Planungsmassnahme neue Überbauungsordnung

Die Überbauungsordnung definiert den planungsrechtlichen Rahmen der künftigen Nutzung und Entwicklung.

4.1 Überbauungsplan

Perimeter

Der Perimeter der UeO umfasst grossmehrheitlich das bestehende Areal des ehemaligen Militärflugplatzes mit den ehemals militärisch genutzten Bauten und Anlagen. Nicht im Perimeter aufgenommen sind die erhaltenswerten Bauten Zbärenhaus und dessen Umgebung. Damit auch für die bestehenden unterirdischen Anlagen eine planungsrechtliche Grundlage für eine Umnutzung sichergestellt werden kann, werden Bereiche der Waldfläche ebenfalls in den Perimeter aufgenommen.



SIL-Perimeter

Der SIL-Perimeter (rot) ist im Plan verbindlich festgelegt. Er umfasst das Flugfeld und dessen Zufahrten sowie die (Bau-) Entwicklungsbereiche für alle aviatischen Aktivitäten.



Landwirtschaftliche Nutzfläche

Die Bereiche ausserhalb der Verkehrsflächen und Nutzungsbereiche für Gewerbe und aviatische Nutzungen sind der landwirtschaftlichen Nutzfläche (LN) zugeordnet.



- Rückbauflächen
- landwirtschaftliche Nutzflächen

Mit der entsprechenden Umsetzung der im Überbauungsplan bezeichneten Rückbauflächen kann die landwirtschaftliche Nutzfläche um ca. 1.3 ha erweitert werden. Die Festlegungen der LN sind mit der landwirtschaftlichen Planung abgestimmt. Ein Teil der Beanspruchung von Kulturland mit der Einzonung der Baubereiche für die gewerbliche Zusatznutzung kann damit kompensiert werden.

Gewerbliche Zusatznutzungen

In dem um die Jahrtausendwende erstellten neuen modernen Hangar entwickelte die Prospective Concepts AG innovative, pneumatische Produkte. Im Dezember 2009 wurde diese Firma von der Prospective Concepts Aeronautics AG (PCA) übernommen. Heute werden auf dem Flugplatz Oldtimer Flugzeuge, Businessjets und Helikopter hangariert und gewartet sowie von der Pilatus Flugzeugwerke AG neu produzierte Flugzeuge zwischenhangariert und für die Auslieferung an die Kunden vorbereitet. Weiter wird die Flugpiste für Testflüge und die Weiterentwicklung von Fluggeräten und Drohnen genutzt.

Um den Flug-, Werk- und Eventplatz St. Stephan aviatisch weiterentwickeln zu können, ist es zwingend notwendig, über vielfältige Möglichkeiten für die Ansiedlung von aviatischen oder aviaticnahen Unternehmen zu verfügen.

Mit der Ausscheidung der drei Baubereiche werden die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die künftige Entwicklung des Areals geschaffen. Alle baulichen Nutzungen (aviatisch / gewerblich) werden an diesem Standort des Flugplatzareals konzentriert.



- Baubereiche für aviatische Nutzungen
- Baubereiche für gewerbliche Zusatznutzungen I und II

Bereich Fahrkurse

Der Bereich für die Fahrkurse der BEOBAG AG und die Winterfahrkurse «Kurs Kristall» werden aufgrund der ganzjährigen aviatischen Nutzung des Flugfeldes am heutigen südwestlichen Standort des Flugplatzareals konzentriert. Die bereits bestehenden Infrastrukturen und der in den Wintermonaten im Schatten des Waldes liegende Standort beinhaltet ausgesprochen günstige Voraussetzungen für die Fahrkurse.

Für viele Leistungserbringer des Tourismus in der Region sind Events wichtig. Auf dem Flugplatzareal finden kleinere und grössere Veranstaltungen statt. Zu den grösseren Anlässen zählen das jährlich wiederkehrend stattfindende Hangar Rockin' mit 5'000 Besuchern, das Hunterfest mit 5'000 bis 10'000 Besuchern (je nach Programm) und die Alpabfahrt mit rund 1'000 Besuchern. Zudem werden jährlich verschiedene einmalige Anlässe durchgeführt. Der Bereich der Fahrkurse bietet mit seinen befestigten Plätzen und den vorhandenen Infrastrukturen ideale Voraussetzungen für diese wichtigen gesellschaftlichen Anlässe.



Nutzung best. Bauten / Rückbau Bauten Mit dem Erlass der Überbauungsordnung werden bau- und planungsrechtliche Voraussetzungen für die künftige Umnutzung der zahlreichen bestehenden Bauten und Anlagen geschaffen. Diese Bauten und Anlagen stellen Zonen im Sinne von Art. 18 RPG dar. Die zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten richten sich nach den in den Überbauungsvorschriften festgelegten Zweckbestimmungen. Zu den unterirdischen Bauten, die sich im Waldareal befinden, ist in den Überbauungsvorschriften festgehalten, dass die Umnutzung zugelassen ist, sofern keine Rodungsbewilligung erforderlich ist und die Waldabteilung dem Vorhaben zustimmt.

Einzelne bestehende Bauten werden zurückgebaut.



- bestehende Bauten
- bestehende unterirdische Bauten und Anlagen im Waldareal
- Abbruch bestehende Bauten

Erschliessung

In der Überbauungsordnung werden die beiden bestehenden Zufahrten Nord und Süd als Detailerschliessungsstrassen festgelegt. Diese beiden Wegabschnitte stellen die Haupterschliessungen für den motorisierten Verkehr (MIV) dar. Sie erschliessen die nördlichen Baubereiche der aviatischen und der gewerblichen Nutzungen und die im Süden des Areals gelegenen Bereiche der Fahrkurse. Mit der Verlegung der regionalen Velowegverbindung wird der Langsamverkehr aus Sicherheitsgründen von der aviatischen Nutzung sowie von den Fahrkursen und der Kiestransportroute entflochten. Einen wesentlichen Teil der Verlegung wird mit dem neuen Wasserbauprojekt verankert. Die neue Radwegverbindung ausserhalb des Wirkungsbereichs des neuen Wasserbauplanes wird einerseits im Überbauungsplan und andererseits mit dem entsprechenden Bauprojekt im Verfahren gemäss Koordinationsgesetz des Kantons Bern verankert.

Die Route der Kiestransporte ist in der vom AGR am 25. September 2015 genehmigten Überbauungsordnung verbindlich festgelegt. Die Wegführung wird im Überbauungsplan mit hinweisendem Charakter aufgeführt.



- Kiestransportroute
- bestehende Detailerschliessungsstrasse
- regionaler Radweg

Rodungsflächen Die entsprechenden Rodungsflächen werden im Überbauungsplan dargestellt. Verbindlich werden die Rodungen in den entsprechenden Gesuchsunterlagen geregelt.



4.2 Überbauungsvorschriften

In den Überbauungsvorschriften sind Festlegungen zu den Themen Nutzung / Bebauung, Natur und Umwelt, Erschliessung / Parkierung und weitere Bestimmungen enthalten. Die wesentlichen Inhalte sind wie folgt:

- Nutzung / Bebauung
- Der im UeO Plan bezeichnete **SIL-Perimeter** begrenzt das Areal für Flugplatzanlagen, d.h. für Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb des Flugplatzes dienen.
 - Neue Hochbauten, die ganz oder überwiegend dem Betrieb des Flugplatzes dienen, sind innerhalb der im Überbauungsplan bezeichneten **Baubereiche für aviatische Nutzungen** zu realisieren. Innerhalb der Baubereiche für aviatische Nutzungen gilt eine Gesamthöhe h: 15.0 m. Die Gebäudelänge / Gebäudebreite ist nicht begrenzt. Weitere aviatische Infrastrukturen sind innerhalb des SIL-Perimeters zulässig.
 - Innerhalb der Baubereiche für **gewerbliche Zusatznutzungen I und II** sind Bauten und Anlagen für gewerbliche Zusatznutzungen und Wohnungen für das betriebsnotwendige, an den Standort gebundene Personal zugelassen.
 - Verschiedene Bestimmungen in den Überbauungsvorschriften stellen die besonders hohe Nutzungsdichte qualitativ sicher:
 - Innerhalb der Baubereiche sind Bauten und Anlagen für Detailhandelsbetriebe untersagt
 - Es muss eine besonders hohe Nutzungsdichte qualitativ sichergestellt werden.
 - Angestrebt wird die Ansiedelung von wertschöpfungsintensiven grösseren Betrieben oder zusammenhängenden Gewerbeparks.
 - Es ist eine flächensparende Erschliessung und eine kompakte Anordnung von Bauten und Anlagen zu realisieren.
 - Mit Ausnahme der Bereiche innerhalb der minimalen vorgeschriebenen Grenzabstände ist die oberirdische Parkierung nicht zugelassen.
 - Gesamthöhe h: mind. 8.0 m für beide Baubereiche und max. 15.0 m Baubereich I, max. 13.0 m Baubereich II
 - Der **Baubereich BEBECO Areal** umfasst bestehende Bauten und Anlagen der Armasuisse.
 - Für die im Überbauungsplan bezeichneten **bestehenden Bauten und Anlagen Nr. 1 bis 5** sind Zonen im Sinne von Art. 18 RPG bestimmte Nutzungen aufgeführt.
 - Die im Überbauungsplan bezeichneten **Bereiche für Fahrkurse** sind Zonen im Sinne von Art. 18 RPG. Es sind Bauten und Anlagen für Fahrkurse und für Anlässe und Events zugelassen.

- Innerhalb der im Überbauungsplan bezeichneten **Bereiche der landwirtschaftlichen Nutzfläche** gelten unter Vorbehalt von Art. 11 und 12 die Bestimmungen der Landwirtschaftszone gemäss übergeordnetem Recht.
- Die Umnutzung der **bestehenden unterirdischen Bauten und Anlagen innerhalb des Waldareals** ist zugelassen, sofern keine Rodungsbewilligungen erforderlich sind und die Waldabteilung ihr zustimmt. Die Nutzungsarten zu den jeweiligen Bauten sind in Art. 9 festgelegt.

Natur und Umwelt	Die Bestimmungen enthalten Aussagen zu den ökologischen Ausgleichsflächen, Aussenraumgestaltung, Gefahrengebiete und Lärmschutz.
Erschliessung / Parkierung	Die Bestimmungen enthalten Aussagen zur Detailerschliessung und den Hauszufahrten, den Kiestransporten und dem regionalen Radweg.
Vereinbarungen	Die Realisierung bzw. der Vollzug der Überbauungsordnung „Flugplatz St. Stephan“ ist, soweit notwendig, durch entsprechende privatrechtliche und öffentlich-rechtliche Vereinbarungen (bspw. Eigentums- und Benutzungsrechte, Erstellungs- und Unterhaltspflicht, Kostenbeteiligungen usw.) sicherzustellen.

5. Weitere Planungsmassnahmen

5.1 Teilzonenplan Gewässerraum Flugplatz

Teilzonenplan	Für den UeO-Bereich Flugplatz werden die Gewässer und die Gewässerräume gemäss der Gewässerschutzverordnung bestimmt. Sie sind im neuen „Teilzonenplan Gewässerraum Flugplatz St. Stephan“ und im Baureglement entsprechend festgelegt.
Datengrundlage	Die Gewässerdaten (Gewässerverlauf und natürliche Sohlenbreite) zur Bemessung der Gewässerräume stammen aus dem Datensatz des Kantons und vom bestehenden Hochwasserschutzprojekt.
Festlegung Gewässerraum	<ul style="list-style-type: none"> - Die Gewässerräume für die Fliessgewässer sind mit vermassten Gewässerraumkorridoren festgelegt. - Zur einfacheren Handhabung der Gewässerräume sind für die Gewässerabschnitte im Wald mit einer Ausnahme ebenfalls die Gewässerraumkorridore festgelegt (siehe Erläuterungen folgende Seite). - Die Fliessgewässer befinden sich ausserhalb von Gebieten, in denen die Förderung der Biodiversität vorrangig sind (siehe Art. 41a Abs. 1 GSchV). Daher kommt die Hochwasserkurve zum Tragen (siehe Art. 41 Abs. 2 GSchV).
Inhalte Teilzonenplan Gewässerraum	Der Teilzonenplan Gewässerraum St. Stephan enthält als Festlegungen die Gewässerraumkorridore (überlagernde Zone). Hinweisend sind die offenen und eingedolten Gewässer, der Wirkungssperimeter Teilzonenplan Gewässerraum Flugplatz St. Stephan, der Perimeter der UeO Flugplatz und der Wald dargestellt.



Festlegungen Gewässerraum



Gewässerkorridor (überlagernde Zone)

Hinweise



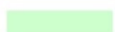
Gewässer offen / eingedolt



Wirkungssperimeter Teilzonenplan Gewässerraum Flugplatz

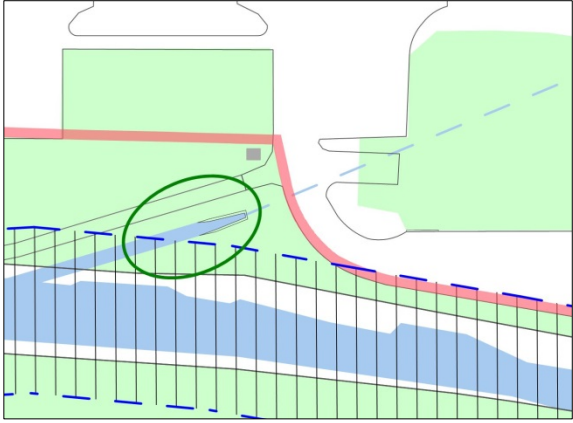


Überbauungsordnung Flugplatz



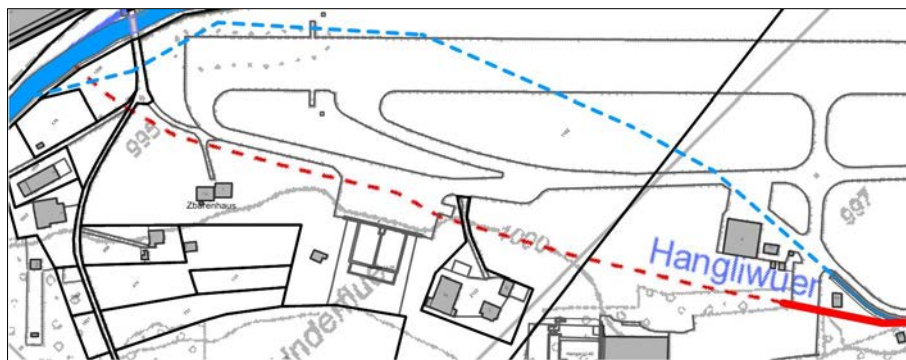
Wald

Bei folgenden Gewässern wird auf die Festlegung eines Gewässerraums verzichtet:

Gewässerabschnitte	Begründung
Gewässerabschnitt im Wald beim Hangar U-30 (siehe grüner Rahmen)	<p>Gemäss Art. 41a Abs. 5 GSchV kann im Wald auf die Festlegung des Gewässerraums verzichtet werden.</p> 
Eingedolte Gewässer	<p>Gemäss Art. 41a Abs. 5 GSchV kann bei eingedolten Gewässern auf die Festlegung des Gewässerraums verzichtet werden.</p>

Bereinigung kantonales Gewässernetz

Die Grundlage für die Gewässer im Teilzonenplan Gewässerräume Flugplatz St. Stephan bildet das kantonale Gewässernetz GN5. Dieses Gewässernetz entspricht nicht überall der heutigen Situation. Deshalb haben die Gemeindebehörden das kantonale Gewässernetz auf seine Richtigkeit überprüft und bereinigt. Der eingedolte Gewässerabschnitt Hangliwüer wird aufgrund des Drainageplans aus dem Jahre 1940 und dem Zustandsplan Kanalisation 2009 angepasst (vgl. Karte unten).



 Gewässer offen / eingedolt gemäss Zustandsplan Kanalisation 2009 / Drainageplan 1940
 Gewässer offen / eingedolt gemäss Geoportal

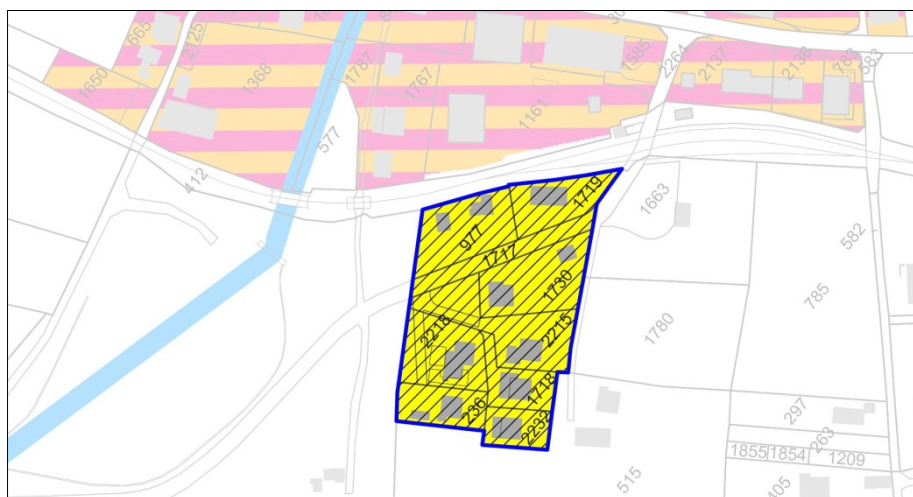
Anpassung Baureglement

Der Kanton hat zum Festlegen der Gewässerräume einen Musterartikel für das Baureglement verfasst. Dieser Artikel bildet die Grundlage für den neuen Artikel 18.1 „Gewässerraum Fliessgewässer im Teilzonenplan Gewässerraum Flugplatz St. Stephan“. Er ersetzt den bestehenden Artikel 516 „Fliessgewässer“.

In Abs. 2 sind die im Plan festgelegten Gewässerräume geregelt. Für die Gewässerabschnitte, wo kein Gewässerraum ausgeschieden ist, ist in Abs. 3 festgelegt, dass Gesuche für Bauten und Anlagen innerhalb von 15 Metern ab Mittelwasserlinie bzw. bei eingedolten Gewässern innerhalb von 15 Metern ab Mittelachse dem Tiefbauamt vorzulegen sind und dass das Tiefbauamt entscheidet, ob eine Wasserbaupolizeibewilligung nach Artikel 48 WBG nötig ist.

5.2 Zonenplanänderung – Aufstufung Empfindlichkeitsstufe

Der Flugbetrieb mit den Flügen mit historischen Militärjets während des Hunderfest verursacht Konflikte mit den Planungswerten in der Nähe der an den Flugplatz angrenzenden Wohnzone mit ES II. Dies betrifft insbesondere den südlichen Teil des Quartiers. Um den Konflikt zu entschärfen, wird das Quartier in die Empfindlichkeitsstufe III aufgestuft. Nördlich vom Quartier befindet sich die Bahnlinie. Die Lärmbelastung aufgrund des Bahnbetriebs rechtfertigt ebenfalls eine Aufstufung.



- Perimeter Zonenplanänderung
- Wohnzone WZ
- Empfindlichkeitsstufe (ES) III (aufgestuftes Gebiet gemäss Art. 43 Abs. 2 LSV)

6. Voraussetzungen für neue Arbeitszonen

6.1 Ausgangslage

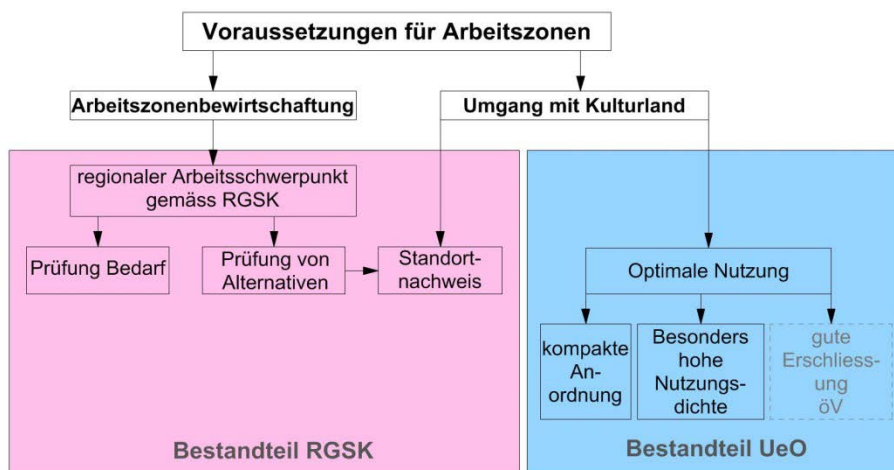
Bei der Umnutzung des Flugplatzes ist die Einzonung von zwei Flächen in die Arbeitszone vorgesehen. Gemäss dem kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_05) müssen dazu bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein. Dem Massnahmenblatt A_05 zufolge können grössere zusammenhängende regionale Arbeitsplatzschwerpunkte bezeichnet werden, wenn sie sich auf ein vom Kanton genehmigtes regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) abstützen. Dabei erfolgen Neueinzonungen für den regionalen Bedarf im Rahmen der Arbeitszonenbewirtschaftung. Die Arbeitszonen im Umnutzungsperimeter des Flugplatzes werden als regionaler Arbeitsplatzstandort innerhalb des Umstrukturierungsgebietes Flugplatz St. Stephan S-3B-06 im Rahmen der Anpassung RGSK TOW festgesetzt.

Die Arbeitszonenbewirtschaftung wird im Rahmen der Anpassung des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) aufgezeigt. Die detaillierten Ausführungen sind dem Erläuterungsbericht zur Anpassung RGSK TOW zu entnehmen. Das folgende Kapitel 6.2 enthält eine Zusammenfassung des Nachweises.

Zudem beansprucht die vorgesehene Einzonungsfläche Kulturland. Gemäss der neuen Baugesetzgebung müssen die Voraussetzungen nach Baugesetz nachgewiesen werden.

Die Abklärungen zur Beanspruchung von Kulturland enthalten einerseits den Standortnachweis und andererseits den Nachweis der optimalen Nutzung. Der Standortnachweis wird im Rahmen Arbeitszonenbewirtschaftung (Anpassung RGSK TOW) erbracht und muss im vorliegenden Bericht zur Planung Umnutzung Flugplatz St. Stephan nicht nochmals erfolgen (kurze Zusammenfassung siehe Kapitel 6.2). Die optimale Nutzung hingegen ist im Rahmen der vorliegenden Planung aufzuzeigen (siehe Kapitel 6.3).

Für die Neueinzonung der Arbeitszonen in St. Stephan muss bezüglich der optimalen Nutzung die kompakte Anordnung und die besonders hohe Nutzungsdichte sichergestellt sein. Von der verlangten Erschliessungsgüteklasse D mit öV kann für eine Berggemeinde gemäss Art. 11d Abs. 4 BauV abgewichen werden. St. Stephan ist dem Raumtyp „Hügel – und Berggebiete“ zugeteilt.



► Abbildung: Voraussetzungen für Arbeitszonen

6.2 Standortnachweis

Die Arbeitszonenbewirtschaftung bzw. der Standortnachweis für die neuen Arbeitszonen werden in der Anpassung RGSK TOW Flugplatz St. Stephan dargestellt.

Das Vorgehen beinhaltet folgende Schritte:

1. Begründung des Bedarfs
2. Prüfung von Alternativen
3. Mitbericht Region
4. Vorprüfung / Genehmigung

Die Schritte 1 und 2 werden nachfolgend zusammengefasst dargestellt.

Begründung des Bedarfs	<i>Kriterien</i>	<i>Begründung</i>
	Regionale Bedeutung des Einzonengebiets	<ul style="list-style-type: none"> - Bereits heute wichtiger Arbeitsstandort und Wirtschaftsmotor (15% der Stellen im Obersimmental (Sekundärsektor)) - Heutige aviatische Nutzung ermöglicht Synerigen mit anderen Akteuren im Gewerbe – Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Teilregion Obersimmental - Aufgrund der militärischen Vornutzung ist es ein Sonderfall. Ohne künftige Arbeitsnutzung geht die heutige aviatische Nutzung und damit eine sinnvolle Nachnutzung des Areals im Interesse der Gemeinde, der Region und des Kantons verloren – Areal verkommt zur Brache.
Prüfung von Alternativen Flächen >2 ha	Regionaler Bedarf	<ul style="list-style-type: none"> - Im Obersimmental sind im RGSK TOW heute nur zwei Standorte ausgewiesen (Zweisimmen: Grossenmatte und Blankenburg). Standorte oberhalb Zweisimmen fehlen. - Arbeitszonen für gewerbliche Nutzungen, mit den Standortvoraussetzungen (Erreichbarkeit, Nähe Siedlungsgebiet) wie in St. Stephan sind von grosser Bedeutung - Konkreter Bedarf an grösseren Arbeitszonen in der Teilregion Obersimmental ist bereits heute vorhanden, wie die konkreten Bauabsichten in Zweisimmen zeigen.
	<i>Kriterien</i>	<i>Begründung</i>
	Alternativen unüberbaute Arbeitszonen von regionaler Bedeutung innerhalb der Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> - Innerhalb der Gemeinde befinden sich keine unüberbauten Arbeitszonen von regionaler Bedeutung
	Alternativen unüberbaute Arbeitszonen von regionaler Bedeutung in der Region (ca. 15 km Entfernung)	<ul style="list-style-type: none"> - Es gibt nur zwei bestehende Arbeitsstandorte von regionaler Bedeutung (Grossenmatte in Zweisimmen und das Umstrukturierungsgebiet Militärareal Blankenburg) – beide in Zweisimmen konzentriert, limitierte Arbeitsplatzentwicklung im Obersimmental
Wenn ja: Weshalb kommen diese Alternativen nicht in Frage?	<ul style="list-style-type: none"> - Die Alternativen haben im aktuellen RGSK TOW 2016 entweder den Koordinationsstand Zwischenergebnis (Grossenmatte) oder Vororientierung (Blankenburg). - Die Überführung des Standorts St. Stephan in eine Festsetzung erlaubt der Region, bei Bedarf ein verfügbares Areal bereitzustellen, welches die Standorte in Zweisimmen nicht konkurrenziert. 	

	<ul style="list-style-type: none"> - Für die beiden Parzellen in Zweisimmen Grosse matte Ost und West bestehen Teilprojekte und konkrete Anfragen. Wegen der zentralen Lage sowie der Verfügbarkeit ist davon auszugehen, dass die Zonen bis in absehbarer Zeit (rund 5 Jahre) überbaut sein werden. - Das Militärareal Blankenburg wird vom Eigner genutzt und steht zurzeit nicht zur Verfügung. Bezüglich der Pläne des Eigners mit dem Areal sind keine verlässlichen Aussagen bekannt.
--	---

6.3 Optimale Nutzung

Die Abklärung bei der Beanspruchung von Kulturland beinhaltet nebst dem Standortnachweis (siehe Kapitel 6.2) die optimale Nutzung. Die Kernelemente sind dabei für die Gemeinde St. Stephan:

- Die kompakte bzw. flächensparende Anordnung
- Die besonders hohe Nutzungsdichte

Beide Bedingungen müssen in der UeO (Plan und Vorschriften) sichergestellt sein.

kompakte bzw. flächensparende Anordnung

- Die beiden Arbeitszonen sind im Bereich der heutigen Nutzungen angesiedelt. Teils sind die Zonen bereits teilüberbaut (Bauten, Hangar, versiegelte Flächen).
- Die Standorte sind an die topographischen Gegebenheiten angepasst und sind bezüglich Orts- und Landschaftsbild verträglich.



besonders hohe Nutzungsdichte

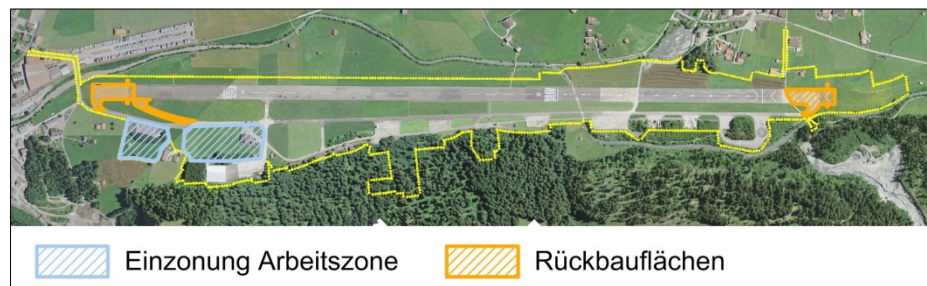
Verschiedene Bestimmungen in den Überbauungsvorschriften stellen die besonders hohe Nutzungsdichte qualitativ sicher:

- Innerhalb der Baubereiche sind Bauten und Anlagen für Detailhandelsbetriebe, reine Abstellflächen, Lagergebäude, Werkhöfe und dgl. untersagt
- Es muss eine besonders hohe Nutzungsdichte qualitativ sichergestellt werden.
- Angestrebt wird die Ansiedelung von wertschöpfungsintensiven grösseren Betrieben oder zusammenhängenden Gewerbeparks.

- Es ist eine flächensparende Erschliessung und eine kompakte Anordnung von Bauten und Anlagen zu realisieren.
- Mit Ausnahme der Bereiche innerhalb der minimalen vorgeschriebenen Grenzabstände ist die oberirdische Parkierung nicht zugelassen.
- Gesamthöhe h: mind. 8.0 m für beide Baubereiche und max. 15.0 m Baubereich I, max. 13.0 m Baubereich II

6.4 Rückbauflächen

Mit der Umstrukturierung des Flugplatzes im Rahmen der aviatischen Umnutzung und der neuen UeO werden grössere überbaute Flächen von 1.3 ha (Bereiche der Piste, Zufahrtsstrassen) rückgebaut und der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt. Dadurch wird neues Kulturland geschaffen. Dadurch wird nicht ganz die Hälfte der durch die Einzonung beanspruchten Kulturlandfläche (2.9 ha) kompensiert.



6.5 Fazit

Zusammen mit dem Standortnachweis im Rahmen der Anpassung des RGSK und der Bestimmungen in der UeO zur optimalen Nutzung erfüllt die Neueinzonung die gesetzlichen Vorgaben gemäss dem kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_05) und dem Baugesetz zum Umgang mit Kulturland.

7. Beurteilung Umwelt

7.1 Gewässerraum

Für den UeO-Bereich Flugplatz werden die Gewässer und die Gewässerräume gemäss der Gewässerschutzverordnung bestimmt. Sie sind im neuen „Teilzonenplan Gewässerraum Flugplatz St. Stephan“ und im Baureglement entsprechend festgelegt (vgl. Kapitel 5.1)

7.2 Naturgefahren

Ist-Zustand

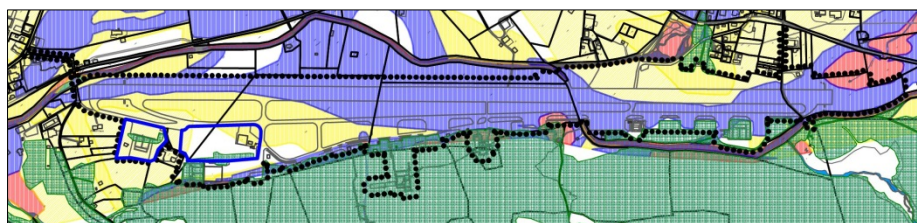
Über das Gemeindegebiet von St. Stephan liegt eine Naturgefahrenkarte mit Stand 2008 vor. Die Naturgefahren wurden in der Planungsphase berücksichtigt. Teilgebiete in der Mitte und im Osten des Flugplatzes liegen in den blauen (mittlere Gefährdung: Bauen nur mit Schutzmassnahmen), einzelne kleine Bereiche in der roten Gefahrenzone (erhebliche Gefährdung: Bauverbot). Die Gefahrenquellen sind grösstenteils die Simme und die Bachläufe bez. Hochwasser, entlang dem Hangfuss bestehen vereinzelt auch Sturz- und Rutschgefahrengebiete.





Die Umnutzung der in den blauen und roten Gefahrenbereichen liegenden Objekte wurde mit einem Vertreter des kantonalen Tiefbauamtes besprochen. Es wurde festgelegt, dass sämtliche Kleinobjekte, welche in der blauen oder roten Gefahrenzone liegen, nicht umgenutzt, sondern abgebrochen werden sollen. Objektschutzmassnahmen würden in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen. Bei den bestehenden Unterständen in der blauen Gefahrenzone (keine Unterstände in der roten Zone) sollen die Tore zum Hochwasserschutz bis auf eine Höhe von 1.50 Meter wasserdicht ausgestaltet werden. Diese Massnahmen sind nach erfolgreicher aviatischer Umnutzung umzusetzen.

Hinsichtlich Sturz- und Rutschgefahren besteht bei den Unterständen kein Handlungsbedarf, da diese Objekte in den Hang hinein gebaut sind.

Die vorgesehenen Flächen für Aviatik und Gewerbe liegen in Zonen mit geringer Gefahr, mit Restgefährdung oder ausserhalb der Gefahrenzone.

Im Bereich des Areals für Fahrkurse und Events liegt der Eingangsbereich des U-30 ausserhalb der Gefahrenzone. Die heutigen asphaltierten Flächen liegen jedoch in der blauen Gefahrenzone für Hochwasser.

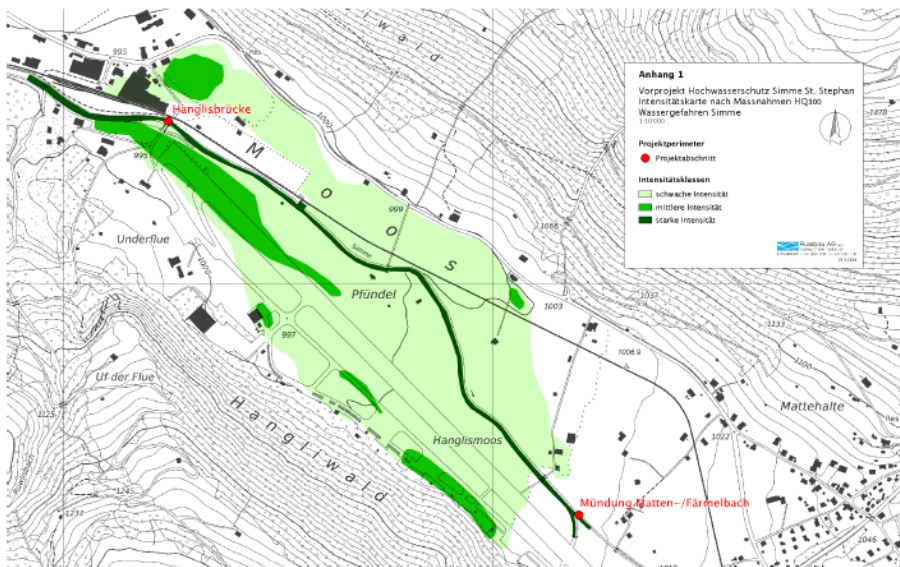


-  Gefahrengbiet mit erheblicher Gefährdung
-  Gefahrengbiet mit mittlerer Gefährdung
-  Gefahrengbiet mit geringer Gefährdung
-  Gefahrengbiet mit Restgefährdung

Prognosezustand

Durch das Hochwasserschutzprojekt ergibt sich bei einem Extremereignis wie einem HQ 300 auf der linken Simmeseite wenig Verbesserung hinsichtlich Gefährdung durch Hochwasser. Die vorgesehenen Entwicklungsgebiete liegen weiterhin ausserhalb der blauen oder roten Gefahrenzonen. Die Objektschutzmassnahmen für die unterirdischen Anlagen (Tore bis 1.5 Meter wasserdicht ausgestalten) im Mittelbereich sind weiterhin notwendig.

Entwurf Zustand nach Massnahmen HQ300



Für das Fahrkurs- und Eventareal ergeben sich mit dem Hochwasserschutzprojekt kaum Veränderungen. Der U-30 liegt im Eingangsbereich ausserhalb der Gefahrenzone. Die Flächen für Events und Fahrkurse liegen in der blauen Zone für Hochwassergefahr. Die Vorwarnzeit ist bei einem Hochwasserereignis aber genügend lang, dass das Areal bei kritischen Wetterlagen gesperrt werden kann. Bei Events ist die Wetterlage vor und laufend während der Durchführung zu beurteilen.

7.3 Wald

Ausgangszustand

Der Flugplatz wurde entlang einer bewaldeten Talflanke errichtet (Mischwald von Fichte, Bergahorn, Buche, Weide, u.a.). Die Unterstände wurden zudem zu Tarnzwecken mit Erdreich überdeckt und mit Fichten bestockt. Die Bestockungen haben seitdem ein Ausmass erreicht, so dass diese nach geltendem Recht als Wald beurteilt werden. Es sind noch kleine, stark degradierte Auenwaldreste vorhanden. Das heisst, dass praktisch alle bestehenden Bauten unter sowie Neubauten in den geplanten Perimetern nahe zum Wald zu stehen kommen. Am 14.09.2017 wurde eine Waldfeststellung durchgeführt, an welcher die verbindlichen Waldgrenzen im Bereich der Überbauungsordnung festgelegt wurden.

Prognosezustand

Wald auf bestehenden unterirdischen Anlagen muss gemäss Auskunft der zuständigen Waldabteilung auch bei einer Nutzungsänderung nicht gerodet werden, solange oberirdisch keine baulichen Anpassungen vorgenommen werden. Aus Sicherheitsgründen wird die Bestockung auf den Unterständen U-20 und U-30 abgeholzt und mit einer neuen, qualitativ hochwertigen Aufforstung mit niedrigwachsenden, einheimischen Gehölzen aufgewertet. Auf dem Unterstand U-40 wurde diese Massnahme bereits umgesetzt. Die Umsetzung dieser

Massnahmen wird im Rahmen der aviatischen Umnutzung geplant und umgesetzt.

Definitive Rodungen sind im Bereich des Fahrkursareals und des Hangars U-20 notwendig. Die beanspruchte Waldfläche beim Bereich des Fahrkursareals beträgt ca. 2'800 m² und beim Hangar U-20 ca. 1'400 m². Für diese Flächen ist in derselben Gegend mit standortgerechten Arten Realersatz zu leisten

Vorübergehend gerodet werden die Waldflächen im Bereich der zu sanierenden Altlastenstandorte. Die Ersatzaufforstung soll an gleicher Stelle analog zu den Aufwertungen auf den Unterständen U-20, U-30 und U-40 erfolgen. Die Umsetzung dieser Ersatzaufforstung wird im Rahmen der aviatischen Umnutzung geplant und umgesetzt.

Für neue gewerbliche und aviatische Bauten soll in den entsprechenden Baubereichen eine Unterschreitung des Waldabstandes nach Art. 26 kantonales Walgesetz WaG beantragt werden. Dazu ist im Rahmen der konkreten Baubewilligungen eine Spezialbewilligung der zuständigen Waldabteilung notwendig. Seitens Waldabteilung wurde diese anlässlich der Waldfeststellung in Aussicht gestellt.

7.4 Flugverkehr

Flugverkehr Ausgangszustand

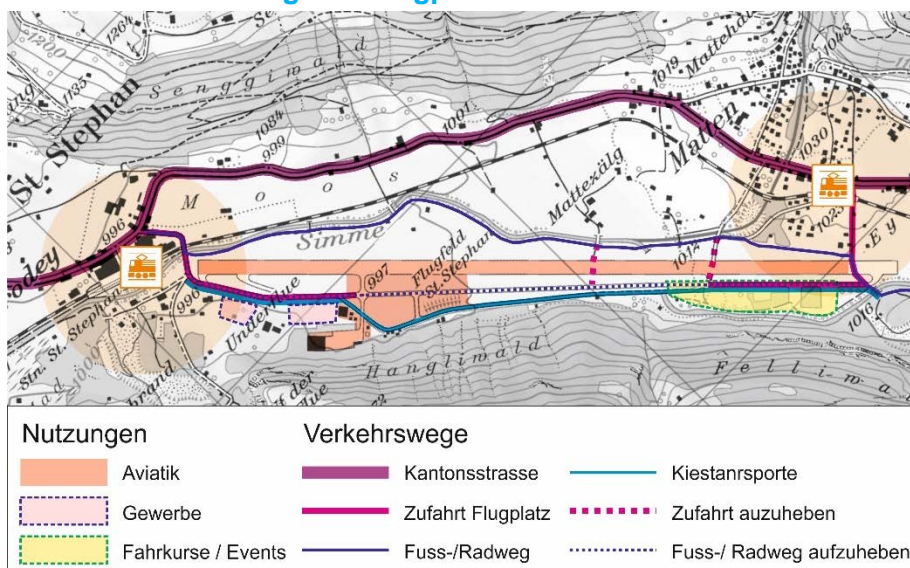
Der Verkehr auf Flugplätzen wird mit Flugbewegungen erfasst. Eine Landung und ein Start ergeben zwei Flugbewegungen.

Der heutige Flugverkehr ist im Aufbau und findet in sehr geringem Umfang statt. Im Jahr 2016 wurden knapp 1'100 Bewegungen durchgeführt.

Flugverkehr Prognose

Mit erfolgreicher Umnutzung werden sich die zivilen Flugbewegungen erhöhen. Im Objektblatt Flugplatz St. Stephan 2005 ist eine maximale Flugbewegungszahl von 4'500 Flugbewegungen festgehalten. Im neuen Objektblatt ist keine Erhöhung des Kontingents vorgesehen.

7.5 Erschliessung MIV Flugplatz

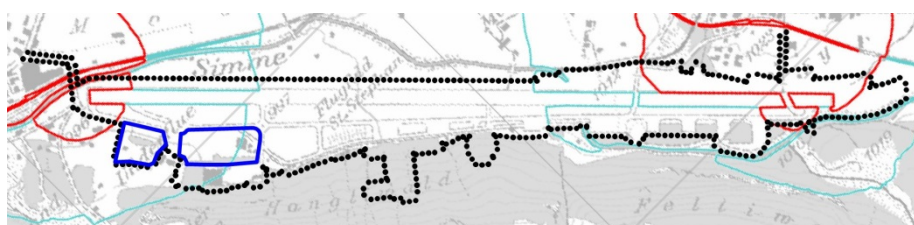


► *Abbildung: Übersicht geplante Nutzungen und Verkehrswege*

Die strassenseitige Erschliessung des Flugplatzes erfolgt ab der Kantonsstrasse Zweisimmen – Lenk. Die Zufahrt ist an zwei Stellen möglich. Daneben führen 2 weitere untergeordnete Strassen über die Piste zum Flugplatzareal. Die pistenquerenden Zufahrten sind mit funkgesteuerten Barrieren gesichert. Die Barrieren werden bei Flugaktivitäten auf dem Flugplatz automatisch geschlossen. Die Zufahrten, welche über den weiterhin aviatisch genutzten Bereich der Piste führen, werden aus Sicherheitsgründen aufgehoben.

Über das Flugplatzareal führt heute eine Fuss- und Radwegverbindung. Es besteht ein Sicherheitskonflikt mit der aviatischen Nutzung (rollende Flugzeuge queren die Wegverbindung), mit den Sommer- und Winterfahrkursen sowie mit den Kiestransporten, welche Kies mit Dumpfern von der Abbaustelle auf der Seite Matten zum Kieswerk auf der Seite St. Stephan führen. Die Wegstrecke ist ausserdem aufgrund der Schattenlage für Fussgänger und Radfahrer unattraktiv. Zur Entflechtung der Verkehrswege aus Sicherheitsgründen und zur Schaffung einer attraktiven Verbindung, soll entlang der Simme eine neue Wegführung für den Fuss- und Radverkehr entstehen.

Mit dem öffentlichen Verkehr ist das Flugplatzareal durch die beiden MOB Bahnhaltstellen St. Stephan und Matten erschlossen. Das Gewerbegebiet sowie das Areal für Fahrkurse / Events liege in Fusswegdistanz zu den Haltestellen.



► *Abbildung: öV Güteklassen*

Verkehrsbelastung
Kantonsstrasse

Gemäss Karte "Verkehrsbelastung über das gesamte Kantonsstrassennetz per 2015 des Kantonalen Tiefbauamts, liegt das Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse 220 Zweisimmen – Lenk bei durchschnittlich 5'000 Fahrten pro Tag. Aktuellere Daten sind nicht verfügbar. Bei einer statistisch erhärteten Zunahme von 1% pro Jahr dürfte die Verkehrsbelastung heute bei rund 5'100 Fahrten pro Tag (DTV) liegen.

Im Jahr 2027 ist mit einem Mehrverkehr von ca. 420 Fahrzeugen zu rechnen (Hochrechnung mit 1 % jährlichem Verkehrszuwachs). Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) wird somit auf ca. 5'520 Fahrzeuge ansteigen.

Anlageinduzierter
Strassenverkehr

Der anlageinduzierte Verkehr auf dem Flugplatz ist sehr gering. Es finden zurzeit kein regelmässiger Flugverkehr und auch keine regelmässigen Flugzeugwartungen statt. Die gewerblichen Tätigkeiten beschränken sich (ohne Holzwerk Rieder, welches ausserhalb des UeO Perimeter liegt) auf Lagerhaltungen. Die bereits stattfindenden Sommer- und Winterfahrkurse generieren Verkehr vor allem auf dem Flugplatzareal, auf den Zufahrtsstrassen und dem übergeordneten Strassennetz werden nur Fahrten der Kursteilnehmenden bei der An- und Abreise sowie vor und nach der Mittagspause generiert.

Tabelle: Übersicht Erschliessung

Aktivität	Anzahl Fahrten pro Tag
Flugplatz	5
Gewerbe	20
Fahrkurse	3 Kurse pro Woche a 20 Personen a 4 Fahrten = 240 Fahrten / Woche = DTV 35 Fahrten pro Tag
Total anlageinduzierter DTV im UeO Perimeter	60 Fahrten pro Tag

Verglichen mit dem Verkehr auf der Kantonsstrasse (DTV 5'100) macht der anlageinduzierte Verkehr im Ist-Zustand knapp 1.6% aus und ist damit nicht wahrnehmbar.

Mit der Umnutzung der Anlage wird der Betrieb auf dem Flugplatz wieder zunehmen. Mit der genehmigten Überbauungsordnung werden Flächen für Gewerbebetriebe ausgeschieden, welche einen Mehrverkehr generieren werden dies gilt ebenso für die aviatische Entwicklung. Die Fahrkurse werden im selben Umfang wie bisher weitergeführt.

Für die Abschätzung des zukünftigen anlageinduzierten Verkehrsaufkommens (mit Vollaussnutzung der gemäss UeO zulässigen Nutzungen) wurde nach SN Norm 640 283 Verkehrsaufkommen von Parkieranlagen von Nicht-Wohnnutzungen berechnet. Für die aviatische Entwicklung sind die Werte der Studie sicher zu hoch, da die Bauvolumen in erster Linie zum Einstellen von grossen Luftfahrzeugen genutzt werden. Da aber zum durch die Aviatik induzierten Verkehrsaufkommen generierte Verkehrsmengen verlässliche Kennzahlen fehlen,

wurde im Sinne einer worst-case Betrachtung ebenfalls auf die obengenannte Studie abgestützt.

Annahmen BGF bei maximaler Auslastung:

Tabelle: Abschätzung BGF

Baufeld	Baukörper / Fläche / Stockwerke	Abschätzung BGF
Bereich U-20	3 * 24/40, 2 Stockwerke	5'760
Bereich U-20-Holzhangar	3 * 40/40, 2 Stockwerke	9'600
Bereich Holzhangar	1 * 50/50, 2 Stockwerk	5'000
Aviatic	2 * 50/50, 1 Stockwerk	5'000
Total BGF		25'360

Die Fahrkurse werden grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt.

Tabelle: Abschätzung induzierter Verkehr nach SN 640 283

Nutzung	m2/BGF	Verkehr / 100 m2 BGF Mittelwert	DTV
Industrie und Gewerbe (inkl. Aviatic)	25'360	2	507
<i>MIV Anteil (Maximum 93 %)</i>			472
<i>Fahrzeugbesetzungsgrad (1.1)</i>			-42
Total Fahrten Industrie/ Gewerbe/ Aviatic			430
Fahrkurse	gemäss Tabelle 3.2.7-1		60
Total anlageinduzierter Verkehr im UeO Perimeter			490

Verglichen mit dem Verkehr auf der Kantonsstrasse (DTV 5'520) macht der anlageinduzierte Verkehr im Ist-Zustand knapp 9% aus und bleibt damit weiterhin unter der Wahrnehmbarkeitsgrenze von 10%.

Strassenverkehr
durch Events

Auf dem Flugplatzgelände finden diverse Events statt. Die nachfolgende Tabelle bietet eine Übersicht über die grossen, regelmässig stattfindenden Events.

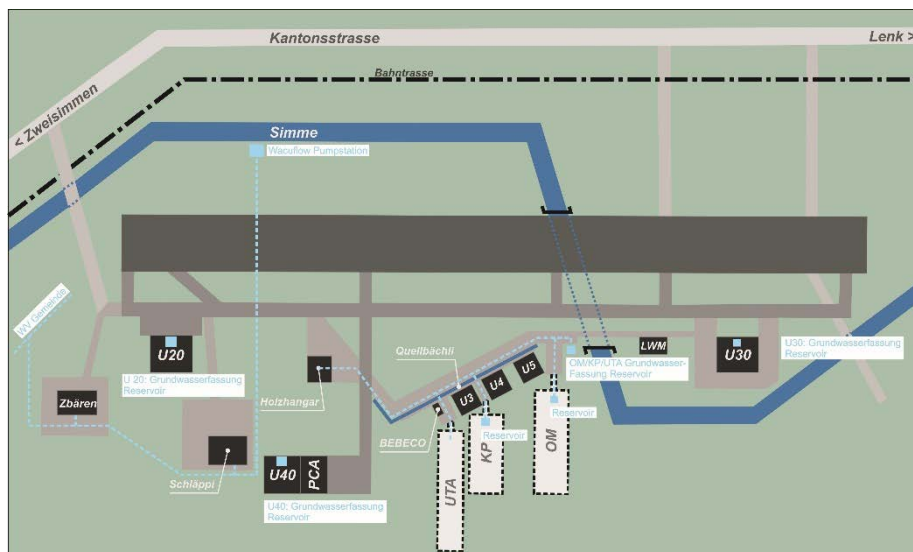
Tabelle: Terrestrische Aktivitäten Ausgangszustand

Aktivität	Dauer	Häufigkeit	Verkehrsaufkommen
Hangar Rockin	1 Tag	jährlich (Juli)	hoch
Hunterfest	1 Tag (+ 3 Tage Passagierflüge)	jährlich (August)	hoch

Im Prognosezustand sind die gleichen tertiären Veranstaltungen vorgesehen wie im Ausgangszustand. Das Verkehrsaufkommen bleibt gleich.

7.6 Versorgung und Entsorgung

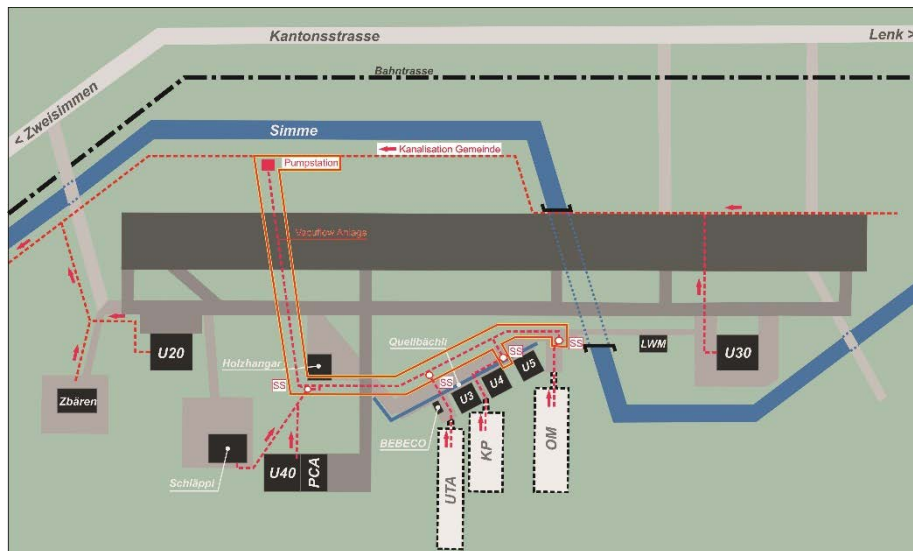
Wassernetz



► *Abbildung: Schema Wasserversorgung*

Die Wasserversorgung der ehemals militärisch genutzten Anlagen wurde mit verschiedenen Grundwasserfassungen sichergestellt. Einzig der zivile Bauernhof (Schläppi), das Haus Zbären und die Vacuflow Pumpstation sind an die Wasserversorgung der Gemeinde angeschlossen. Die vorhandenen Grundwasserfassungen verfügen nicht über die erforderlichen Schutzzonen, eine Ausscheidung dieser Zonen ist aufgrund der vorhandenen und geplanten Nutzungen nicht möglich. Eine zivile Umnutzung ist aus diesen Gründen nicht möglich. Die Grundwasserfassungen sind zu kappen und die Anlagen müssen neu erschlossen werden (soweit notwendig).

Schmutzwasser



► *Abbildung: Schema Kanalisation*

Der Unterstand U-30 ist südöstlich, der Unterstand U-20 und das Haus Zbären nordwestlich an den ARA Hauptkanal Lenk – Zweissimmen angeschlossen.

Alle weiteren Anlagen sind über eine Vacuflow Pumpstation an die Kanalisation angebunden. Die Vacuflow Anlage hat das Ende der Lebensdauer erreicht und verfügt ausserdem nicht über genügend Kapazitäten für die geplanten

	Nutzungen. Die Kanalisation muss hinsichtlich der geplanten Nutzungen neu erstellt werden.
Meteorwasser	<p>Die BEBECO-Tankstelle des Bundes, inklusive der dazugehörenden Umschlagplätze, werden über Schwerkraft und Koaleszenz- und Öabscheider in den Vorfluter abgeleitet. Die Unterflurtankanlage (UTA) des Bundes im Berg wurde stillgelegt.</p> <p>Die Piste, die Rollwege sowie alle übrigen asphaltierten Strassen und Flächen werden direkt in den Vorfluter oder über die Schulter entwässert. Allenfalls notwendige Massnahmen an aviatisch weiter genutzten Pisten- und Rollwegflächen werden im Rahmen der aviatischen Umnutzungsplanung festgelegt.</p> <p>Die nicht aviatisch genutzten Rollweg- und Abstellplätze müssen anhand der Richtlinien für Verkehrsflächen neu beurteilt werden. Eine direkte Entwässerung in den Vorfluter ist nicht zulässig.</p>
Elektroinstallationen / Telekommunikation	Die Elektro- und Telekommunikationsversorgung läuft zentral über den KP-Stollen. Für die Nachnutzung ist eine neue Versorgung notwendig.
Prognose Versorgung und Entsorgung	Nachgelagert zur aviatischen Umnutzung und Überbauungsordnung wird eine neue Erschliessung der Flugplatzanlage umgesetzt. Die Neuerschliessung erfolgt mit einer neuen Medientrasse, welche parallel zum bestehenden Rollweg verläuft.



► Abbildung: Auszug Plan neue Ver- und Entsorgung

7.7 Luftreinhaltung

Ausgangszustand

Strassenverkehr

Auf der Kantonsstrasse liegt der Anteil des anlageinduzierten Verkehrs unter 10 % und kann als nicht wahrnehmbar beurteilt werden. Es wurden keine Emissionsberechnungen durchgeführt.

Luftverkehr

Die Emissionen aus dem Luftverkehr sind gering, eine genauere Beurteilung erfolgt in der Umweltberichterstattung im Rahmen der aviatischen Umnutzung.

Weitere Nutzungen (Gewerbe, Events, Fahrkurse)

Relevant sind im heutigen Zustand die Fahrkurse im Bereich U-30. Diese sind in etwa vergleichbar mit einem 250 Meter langen Abschnitt der Kantonsstrasse.

Die Veranstaltungen können kurzzeitig zu einer erhöhten Belastung führen (insbesondere Hunterfest).

Aktuelle Immissionsbelastung Die Grenzwerte für NO₂ wurden in den letzten Jahren jeweils deutlich unterschritten. Für Ozon ist in kritischen Jahren bei langanhaltenden Hochdruckperioden im Sommer vereinzelt mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen.

Für PM₁₀ sind in der Region keine Messwerte verfügbar. Der Jahresmittelgrenzwert von 20 µg/m³ wird gemäss den Abschätzungen des BAFU auch in Extremjahren nicht überschritten und liegt zwischen 10 – 15 µg/m³.

Prognosezustand Strassenverkehr

Der Anteil des flugplatzinduzierten Strassenverkehrs bleibt weiterhin unter 10 % des Gesamtverkehrs auf der Kantonsstrasse und wird somit als nicht wahrnehmbar beurteilt.

Luftverkehr

Auf dem Flugplatz St. Stephan darf das heutige SIL-Potential von 4'500 Flugbewegungen weiterhin nicht überschritten werden. Der Flottenmix wird jedoch verändert, was aber zu keinen grossen Veränderungen der Schadstoffemissionen führt. Eine genauere Beurteilung erfolgt in der Umweltberichterstattung, im Rahmen der aviatischen Umnutzung.

Weitere Nutzungen (Gewerbe, Events, Fahrkurse)

Durch Events und Fahrkurse ist keine wesentliche Veränderung gegenüber dem heutigen Zustand zu erwarten. Bei den gewerblichen und aviatischen Neubauten sind die zu erwartenden Emissionen von den konkreten Nutzungen abhängig und gegebenenfalls in den jeweiligen Baugesuchen zu behandeln.

7.8 Fluglärm

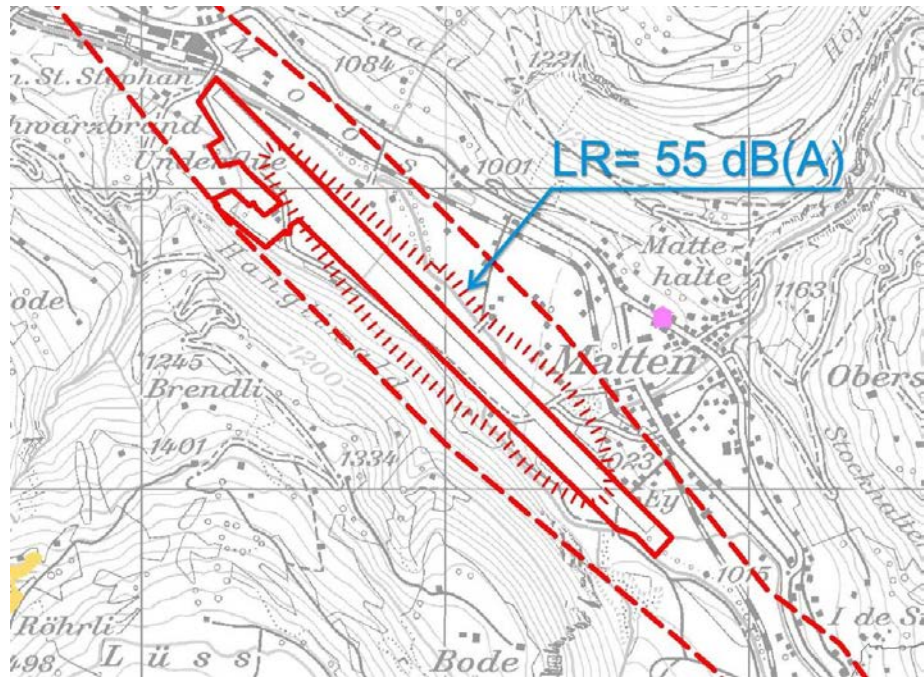
Ausgangszustand
Fluglärm

Die Lärmbelastung des Flugverkehrs wurde im Lärmgutachten 97 berechnet und beurteilt.

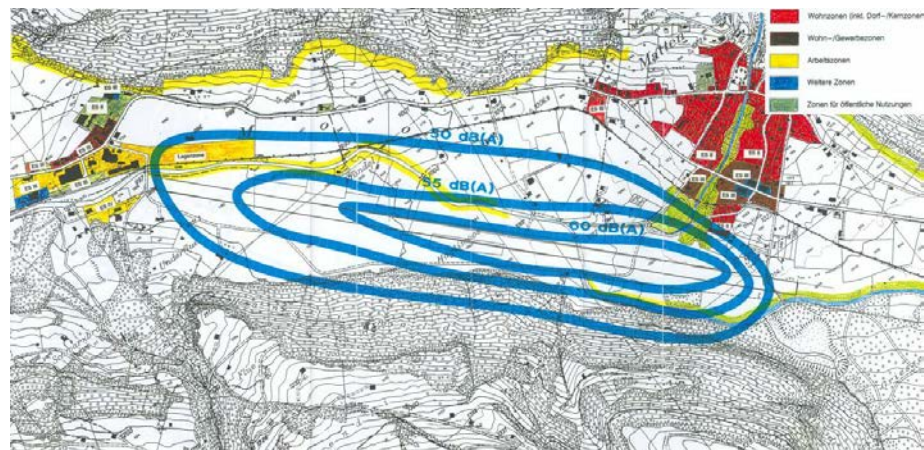
Für die Beurteilung gelten die folgenden Grenzwerte für den Lärm des Verkehrs von Kleinluftfahrzeugen:

Tabelle: Grenzwerte nach LSV, Anhang 5

Empfindlichkeitsstufe (ES) (Art. 43 LSV)	Planungswert	Immissionsgrenzwert	Alarmwert
	Lr in dB(A)	Lr in dB(A)	Lr in dB(A)
ES I	50	55	65
ES II	55	60	70
ES III	60	65	70
ES IV	65	70	75



► Abbildung: Fluglärmkurve im Objektblatt SIL (Kurve entspricht dem Pegel LR 55 dB(A))



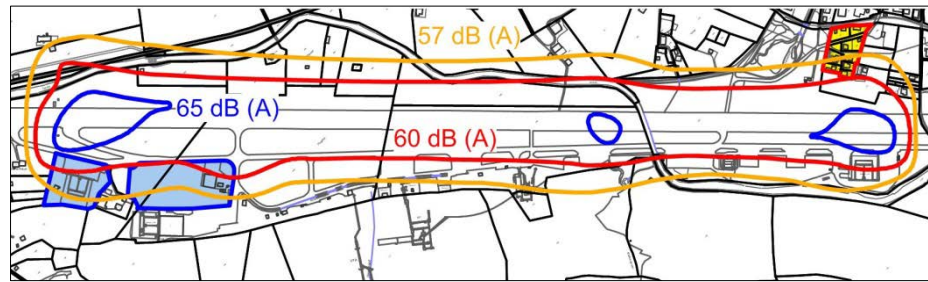
► Abbildung: Fluglärmkarte aus dem Fluglärmbericht 1997

Die obenstehende Abbildung zeigt die Karte der Fluglärmberechnung von 1997 ohne Hunterfest. In der Karte des SIL-Objektblattes 2005 wurde die 55 dB(A) Lärmkurve aus dieser Lärmberechnung übernommen. Die 55 dB(A) Lärmkurve entspricht dem Planungswert der Empfindlichkeitsstufe ES II (Wohnzonen).

In der Fluglärmstudie 1997 wird festgestellt, dass aufgrund der Auswertung der Lärmbelastungskurven im Vergleich zu den umliegenden Nutzungszonen keine Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind.

Prognosezustand
Fluglärm

Die Fluglärmbelastung wurde mit dem Programm IMMPAC 3.3 berechnet.

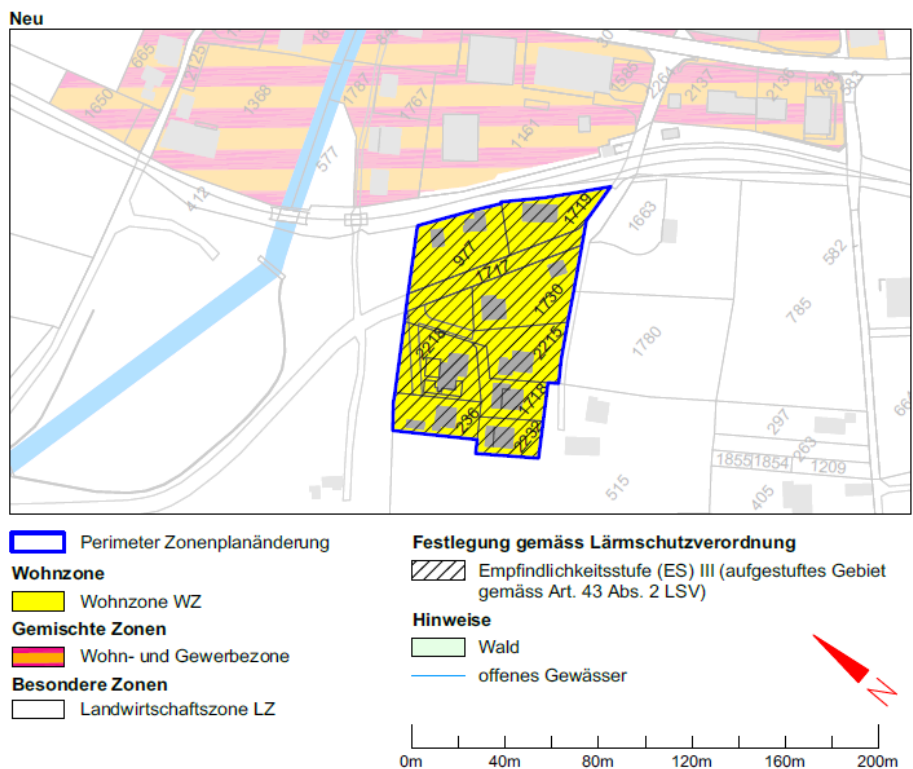


► Abbildung: Lärmbelastung Flugverkehr

Die Isophone der Planungswerte für die Empfindlichkeitsstufe ES IV (65 dB (A)) beschränken sich auf Bereich innerhalb des SIL-Perimeters (Startpunkte auf Piste). In den vorgesehenen Bauzonen sind die Planungswerte ES IV unterschritten.

In Matten besteht die Wohnzone Oey mit ES II nahe am Flugplatz. Die entsprechende Wohnzone wurde 1982 eingezont. Die Lärmempfindlichkeitsstufe ES II wurde jedoch erst nach Inkraftsetzung des Umweltschutzgesetzes (1983) anlässlich der Ortsplanungsrevision 1998 von der Gemeindeversammlung beschlossen und mit Genehmigung AGR 2001 in Kraft gesetzt. Die militäraviatische Nutzung des Flugplatzes wurde erst Ende 1999 aufgegeben. Seit 1995 findet das jährliche Hunterfest statt. Das Hunterfest alleine führt mit dem Flugbetrieb mit historischen Militärjets bereits zu einer Überschreitung der Planungswerte im entsprechenden Gebiet. Die Wohnzone Oey mit ES II ist also durch den ehemaligen militärischen Betrieb sowie durch das Hunterfest lärmvorbelastet.

Das Gebiet soll deshalb im Rahmen einer Zonenplanänderung in eine Lärmempfindlichkeitsstufe ES III aufgestuft werden, und damit den seit Jahren vorherrschenden Gegebenheiten angepasst werden.



► Abbildung: Aufstufung ES II zu ES III im Gebiet Wohnzone Oey.

7.9 Betriebslärm

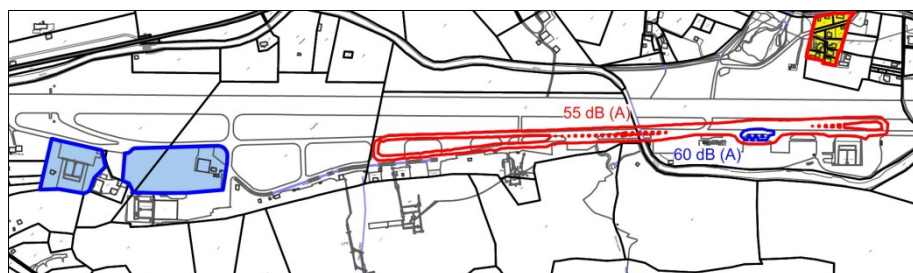
Ausgangszustand
Betriebslärm

Motorenstandläufe Flugzeuge

Es finden heute nur wenige Standläufe von Flugzeugen statt. Diese führen zu keinen Überschreitungen der Lärmgrenzwerte. Genauere Aussagen werden in der Umweltberichterstattung im Rahmen der zivilen Umnutzung gemacht.

Fahrkurse

Die Immissionen aus den Fahrkursen wurden anhand von Angaben der BE-WOAB mit CadnaA berechnet. Es bestehen keine Grenzwertüberschreitungen für bestehende oder geplante Nutzungen.



► Abbildung: Lärmbelastung Fahrkurse

Prognosezustand
Betriebslärm

Motorenstandläufe, Betriebsfahrzeuge

Die Motorenstandläufe durch Luftfahrzeuge werden aufgrund des zunehmenden aviatischen Betriebs ebenfalls ansteigen. Dasselbe gilt für die Einsätze für Betriebsfahrzeuge. Die grössten Lärmemissionen verursachen die Standläufe der ehemaligen Militärjets (Hunter, Vampire). Die Standlaufplätze dieser

Flugzeugtypen können aber örtlich und betreffend Flugzeugausrichtung so positioniert werden, dass die Immissionen in den umliegenden lärmsensiblen Gebieten gering ausfallen und keine Lärmgrenzwerte überschritten werden. Genauere Aussagen werden in der Umweltberichterstattung im Rahmen der zivilen Umnutzung gemacht.

Fahrkurse

Die Fahrkurse finden im selben Rahmen wie im Ist-Zustand statt.

Einhaltung der Grenzwerte

Keine Änderung gegenüber dem Ausgangszustand. Die Grenzwerte werden weiterhin eingehalten.

7.10 Erschütterungen

Im heutigen Zustand finden keine erschütterungsintensiven Vorgänge statt und es werden auch in Zukunft keine solche Tätigkeiten erwartet.

7.11 Nicht ionisierte Strahlung

Heute ist auf dem Flugplatz ein mobiles Handfunkgerät (5W), welches nur gelegentlich benutzt wird, im Einsatz. Die bestehenden Barrierenanlagen werden mittels Funksignal geschlossen. Das Öffnen der Schranken erfolgt automatisch ohne Funksignal nach drei Minuten.

Auf dem Flugplatz werden nur Sichtflüge durchgeführt, es bestehen keine Navigationshilfen. Insgesamt besteht keine Relevanz hinsichtlich NIS.

Im Zusammenhang mit der Umnutzung des Flugplatzareals sind keine Veränderungen vorgesehen.

7.12 Grundwasser und Entwässerung

Ausgangslage

Grundwasser

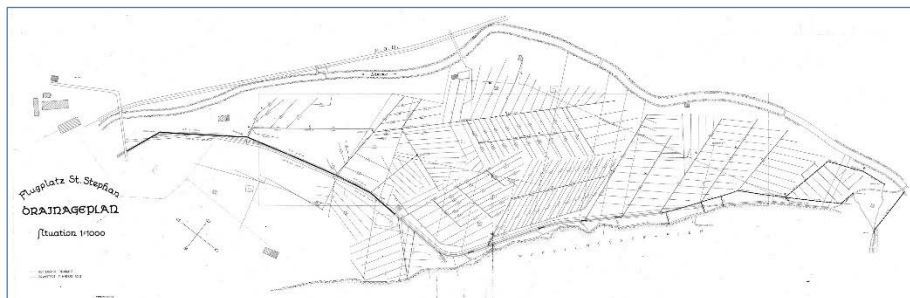
Im Bereich des Flugplatzes besteht ein Grundwasservorkommen in Lockergesteinen. Es wird vermutet, dass es sich dabei, abgesehen von kleinen Randgebieten, um ein Hauptgebiet mit sehr grosser Mächtigkeit handelt. Im Gebiet des Flugplatzes beträgt der mittlere Flurabstand zum Grundwasserspiegel weniger als 2 m, wobei dieser im Jahresverlauf stark schwankt.

Schutzzone

Der Flugplatz liegt im Gewässerschutzbereich Au.

Drainagen

Der Flugplatz wurde in einem ehemaligen Moosgebiet erstellt. Deshalb wurde ein Drainagenetz erstellt, welches mit dem Regenabwassernetz gekoppelt ist und an verschiedenen Orten entwässert. Es muss sichergestellt werden, dass das Drainagesystem weiterhin funktioniert.



► *Abbildung: Drainageplan Flugplatz St. Stephan 1941*

Pistenenteisung

Es wird schwarzgeräumt, es fand bisher keine Enteisung statt.

Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme

Das Simmental auf der Höhe des Flugplatzes St. Stephan wird von der Simme, dem Färmelbach sowie weiteren kleineren Bächen (u.a. Quellbächli, Simmeli) entwässert. Die Simme und das Quellbächli dienen als Vorfluter für das Drainagesystem der Ebene sowie der Entwässerung von befestigten Vorplätzen auf dem Flugplatz.

Prognosezustand

Grundwasser

Für Neubauten innerhalb der bezeichneten Baugebiete (Gewerbe, Flugplatzanlagen) gelten die Einschränkungen der Schutzzone Au. Lageranlagen für wassergefährdende Flüssigkeiten, die in kleinen Mengen Wasser verunreinigen können, brauchen eine Gewässerschutzbewilligung. Es dürfen keine Anlagen erstellt werden, die eine besondere Gefahr für ein Gewässer darstellen. Nicht zulässig ist insbesondere das Erstellen von Lagerbehältern mit mehr als 250'000 Liter Nutzvolumen. Es dürfen keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Ausnahmen sind möglich, wenn die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 % vermindert wird.

Drainagen

Das Gebiet für die gewerbliche Entwicklung tangiert voraussichtlich keine Drainagen. Im Gebiet für die aviatische Entwicklung bestehen jedoch Drainageleitungen. Bei Bauten ist darauf zu achten, dass das Drainagesystem intakt bleibt, resp. wiederhergestellt wird.

Pistenenteisung

Auf der Piste ist für den Winterflugbetrieb eine Enteisung mit AVIFORM® L50 in Planung. Die Einführung bedingt Massnahmen an der bestehenden Pistenentwässerung. Ein Gesuch an das zuständige Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL ist in Bearbeitung.

7.13 Boden

Der Umgang mit Boden in der Bauphase ist im Rahmen der konkreten Bauvorhaben nachzuweisen. Innerhalb der Bauzone ist in der Regel ab 5'000m² ein Bodenschutzkonzept und eine Bodenkundliche Baubegleitung BBB notwendig. Die Bauten innerhalb der UeO dürften alle unterhalb dieses Richtwertes liegen. Die Rückbauten von Pisten- und Rollwegflächen werden im Rahmen der aviatischen Umnutzung behandelt. Massnahmen werden in der entsprechenden Umweltberichterstattung definiert.

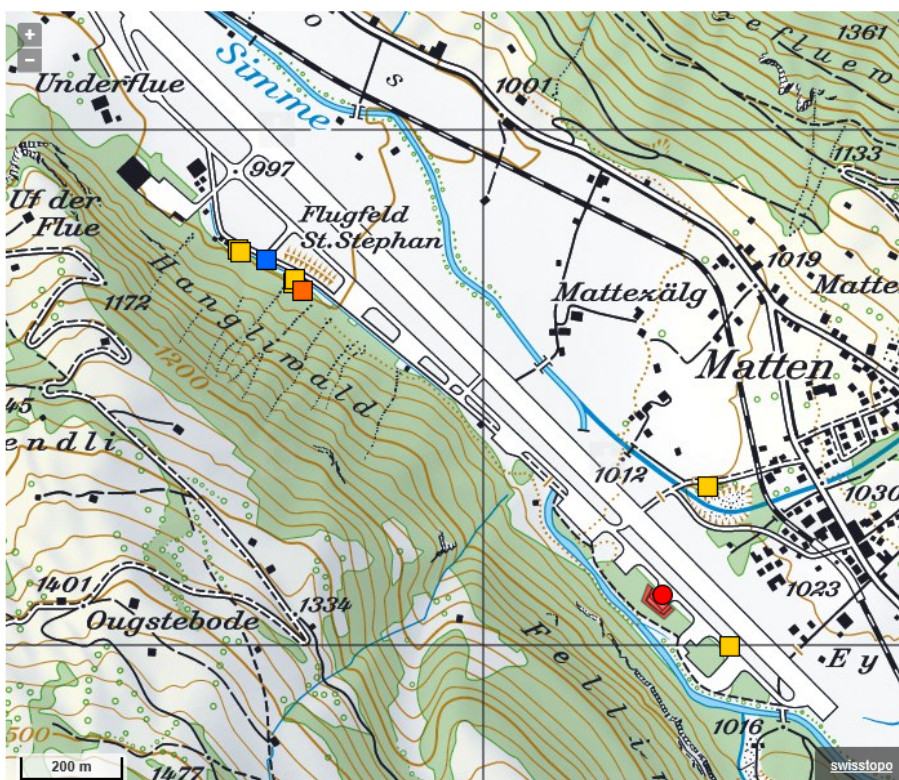
7.14 Altlasten

Ausgangszustand

Die Altlasten auf dem Flugplatz St. Stephan wurden vom Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) erfasst, da es sich um einen ehemaligen Militärflugplatz handelt. Auf dem Flugplatzareal bestehen heute noch Altlasten in den Bereichen BEBECO-Areal, Unterstand U-30 und Rückhaltebecken Färmelbach.

KbS VBS: Kartenabfrage der Katasterdaten
Objekt Nr. 1312.02 / 1

Bildmitte:
2597951 / 1149481



Standorttyp:				Perimeter	Status nach AltIV
Schiessplatz	Betriebsstandort	Ablagerungsstandort	Unfallstandort		
					Belastet, keine schädlichen / lästigen Einwirkungen zu erwarten
					Belastet, untersuchungsbedürftig
					Belastet, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig
					Belastet, überwachungsbedürftig
					Belastet, sanierungsbedürftig

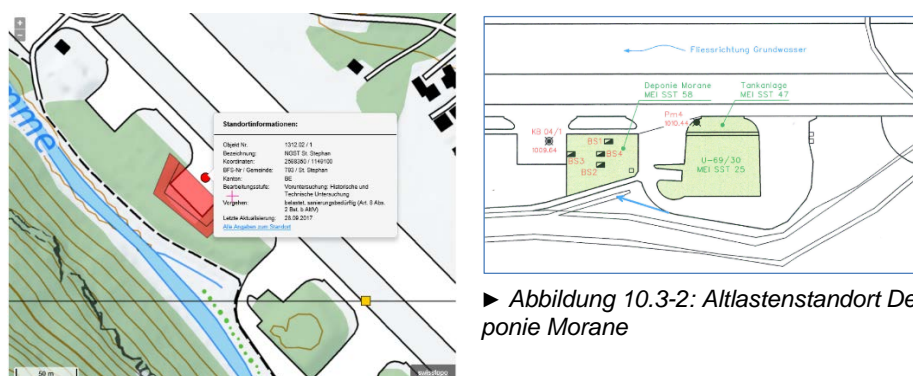
Abbildung: Karte mit den Einträgen gem. Kbs VBS

Die Altlastenstandorte im Bereich der BEBECO Anlage sind nicht sanierungsbedürftig. Die Altlast im Bereich des Geschiebesammlers ist ein ehemaliger Laborierunterstand, welcher ebenfalls nicht sanierungsbedürftig ist.

Innerhalb des U-30 besteht eine stillgelegte Tankanlage welche im Kataster VBS ebenfalls aufgeführt, jedoch auch nicht sanierungsbedürftig beurteilt wird.

Sanierungsbedürftig (Eigentümergebiet) ist hingegen der ehemalige NGST-Stand im an den U-30 angrenzenden Bereich.

Im Kataster VBS nicht aufgeführt ist die zwischen U-30 und NGST-Stand liegende Deponie Morane. Hier wurden Löschübungen mit ausgemusterten Flugzeugen (Typ Morane) durchgeführt. Der Standort wurde in einer Altlastenuntersuchung des VBS als überwachungsbedürftig (Bauherrenallast) eingestuft.



► Abbildung 10.3-2: Altlastenstandort Deponie Morane

► Abbildung: Altlaststandort NGST-Stand

Bei einer weiteren Altlast, die im Kataster VBS nicht aufgeführt ist, handelt es sich um erdverlegte Hochspannungselektrleitungen mit Ölkabeln, welche als Altlast gelten. Nur die Zuleitung ab dem BKW Freileitungsmast auf den U-30, sowie die beiden Kabel ab der Haupttrasse auf den U-40 und den U-20 sind aus Kunststoff.

Anhand der vorhandenen Unterlagen wurde die Anlage vor dem Bau des U-30 über ein Ölkabel von der BKW Freileitung auf den Hochspannungsverteiler im Vorstollen KP versorgt. Hier ist zu prüfen, wie weit das alte Kabel demontiert wurde oder noch im Boden verlegt ist.

Kataster Kanton Bern

Im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Bern sind nur drei Standorte ausserhalb des Flugplatzareals aufgeführt. Es handelt sich dabei um Ablagerungsstandorte für Siedlungsabfälle, welche alle nicht mehr in Betrieb sind.

Prognosezustand

Die Hochspannungs-Ölkabel werden in der Verkaufsdokumentation der armasuisse als zu sanierende Altlast aufgeführt. Mit dem Verkauf des Flugplatzes verpflichtet die armasuisse die Käuferschaft zur Sanierung dieser Altlast. Die Sanierung kann erst erfolgen, wenn die Neuerschliessung des Flugplatzareals umgesetzt worden ist (vgl. Kap. Ver- und Entsorgung).

Die Altlasten in den Bereichen BEBECO, Geschiebesammler und U-30 werden zukünftig baulich nicht tangiert, sind aber im Rahmen des Anlagekaufs zu berücksichtigen.

Die Altlastenstandorte NGST und Deponie Morane werden durch die Erweiterung der Fläche für Fahrkurse tangiert. Die Altlasten sind im Rahmen dieses

Projektes zu sanieren. Die Sanierungskosten sind im Rahmen des Anlagekaufs zu berücksichtigen.

7.15 Lebensräume, Flora, Fauna

Ausgangszustand

Inventarisierte Lebensräume

Innerhalb des UeO-Perimeters gibt es keine Flächen eines Bundesinventars oder eines kantonalen Inventars. Im kommunalen Schutzzonenplan sind innerhalb des Planungsperimeters keine geschützten Naturobjekte oder Schutzgebiete verbindlich festgelegt.

Übrige Lebensräume im Flugplatzperimeter und der Umgebung

Auf der Parzelle 109 besteht ein Flachmoor von lokaler Bedeutung (mit Orchideen und Seggen). Es handelt sich um das Kleinseggenried, welches unmittelbar ans Quellbächli angrenzt. Die Baracke 2 soll mittelfristig abgebrochen oder an einen anderen Standort verschoben werden.



► *Abbildung: Kleinseggenried, ein Biotop von lokaler Bedeutung.*

Auf einem Wall, welcher an die Flugplatzstrasse im Bereich BEBECO anschliesst, wurde anlässlich einer Kartierung eine Orchideenwiese festgestellt.



► *Abbildung: Wall mit Orchideenwiese*

Fauna

Die landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen in der Talebene sind für die Fauna heute von geringer Bedeutung. Folgende, z.T. Rote Liste Arten sind gemäss Angaben von der Schweizerischen Vogelwarte Sempach, der KARCH und Lokalkennern in der direkten Umgebung, vorhanden (Angaben z.T. nur mit einer Genauigkeit von 1 km²):

Tabelle: Schützenswerte Arten im Umfeld des Untersuchungsgebietes (Quellen: Vogelwarte, KARCH, NSI)

Schützenswerte Arten	Bedeutung / Status
Waldkauz (<i>Strix aluco</i>)	Nicht gefährdet
Berglaubsänger (<i>Phylloscopus bonelli</i>)	Nicht gefährdet
Wespenbussard (<i>Pernis apivorus</i>)	Potentiell gefährdet
Rotmilan (<i>Milvus milvus</i>)	Nicht gefährdet
Kuckuck (<i>Cuculus canorus</i>)	Potentiell gefährdet
Gartenrotschwanz (<i>Phoenicurus phoenicurus</i>)	Potentiell gefährdet
Waldlaubsänger (<i>Phylloscopus sibilatrix</i>)	Potentiell gefährdet
Reh (<i>Capreolus capreolus</i>)	
Gemse (<i>Rupicapra rupicapra</i>)	
Rothirsch (<i>Cervus elaphus</i>)	
Luchs (<i>Lynx lynx</i>)	Vom Aussterben bedroht

Gemäss dem für die Region zuständigen Wildhüter gibt es im Hangliwald, welcher südwestlich direkt an den Flugplatz angrenzt, ein Gemsrudel mit ca. 12 – 15 Tieren. Im Haupttal gibt es neben Rehwild noch vereinzelt Gämsen und Rothirsche.

Im Gemeindegebiet St. Stephan wurden noch folgende Amphibien beobachtet: Erdkröte (*Bufo bufo*), Bergmolch (*Mesotriton alpestris*), Grasfrosch (*Rana temporaria*), Alpensalamader (*Salamandra atra*). Weiter kommen die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) und die Blindschleiche (*Anguis fragilis*) vor.

Wildwechsel

Im mittleren Bereich des Flugplatzes besteht ein regionaler Wildwechselkorridor. Auf der südlichen Flugplatzseite besteht das Wildschutzgebiet Nr. 7 Dürrenwald.

Prognosezustand

Ökologischer Ausgleich

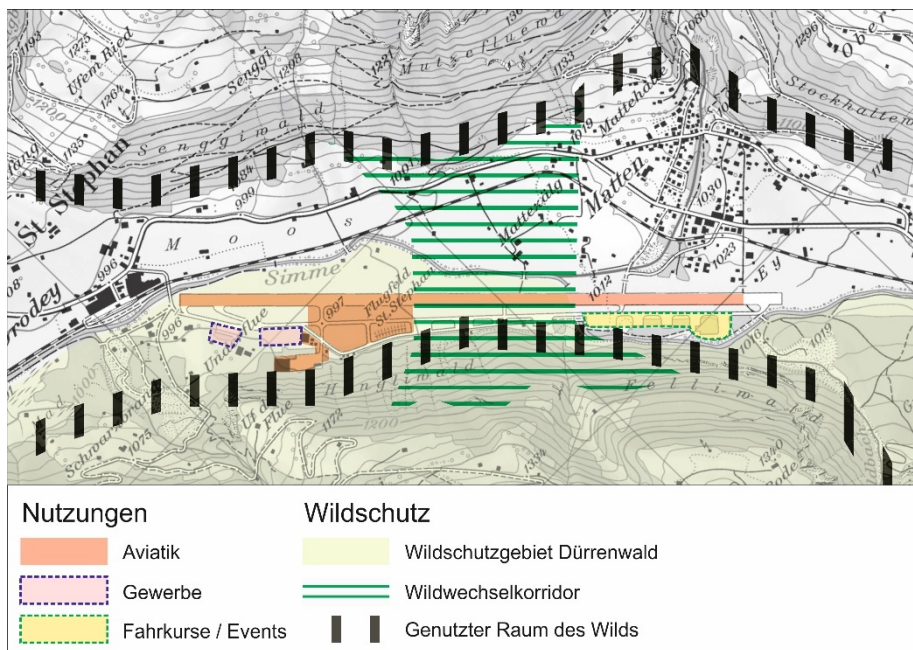
Im Rahmen der Umnutzung sind gemäss des Landschaftskonzeptes Schweiz (Bundesamt für Umwelt Wald und Landschaft (BUWAL) & Bundesamt für Raumplanung, 1998) die Flugplatzbetreiber verpflichtet, in der Grössenordnung von 12 % der SIL-Perimeterfläche ökologische Ausgleichsflächen auszuweisen. Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen der aviatischen Umnutzung festgelegt.

Bestehende schützenswerte Flächen

Das Kleinseggenried und der Wall mit Orchideenwiese werden mit der vorliegenden Überbauungsordnung unter Schutz gestellt.

Wildwechsel

Die geplanten Nutzungen auf dem Flugplatz konzentrieren sich auf die nordwestlich und südöstlichen Bereiche. Der mittlere Bereich, in welchem sich der Wildwechsel befindet, wird nur gering beansprucht. Eine Umzäunung des Areals ist nicht vorgesehen. Es ist keine Beeinträchtigung des Wildwechsels im Vergleich zum Ausgangszustand zu erwarten.



► *Abbildung: Flugplatznutzungen und Nutzungsraum der Wildtiere*

7.16 Umweltgefährdende Organismen

Ausgangslage

Im Bereich der Hangare 3-5 wurde der Riesenbärenklau (*Heracleum mantegazzianum*) entlang dem Quellbächli nachgewiesen. Das Ufer ist mit grosser Wahrscheinlichkeit mit Samen dieses Neophyten belastet.



An einer einzigen Pflanze können sich bis zu 10'000 Samen bilden.

Bei allen Arbeiten in der Nähe des Riesenbärenklaus und bei dessen Beseitigung muss Schutzkleidung getragen werden! Die Beseitigung darf nicht bei sonnigen Verhältnissen durchgeführt werden, da die Pflanze phototoxisch ist.

► *Abbildung: Riesenbärenklau (*Heracleum mantegazzianum*)*

Prognosezustand

Falls in Bereichen, auf denen Riesenbärenklau vorkommt, Bautätigkeiten durchgeführt werden, ist dieser unter Begleitung einer Fachperson zu bekämpfen.

Im Sinne der Vorsorge zur Verhinderung der weiteren Ausbreitung des Riesenbärenklaus und zur Vermeidung potentieller Gefährdung von Menschen durch die Phototoxizität des Riesenbärenklaus (verursacht starke Verbrennungen der Haut), wird empfohlen, diesen zu beseitigen. Die genauen Standorte sollen vorgängig kartiert werden. Die Bekämpfung des Riesenbärenklaus soll durch Ausstechen über mehrere Jahre erfolgen. Die Beseitigung des Riesenbärenklaus muss durch eine erfahrene Fachperson erfolgen, mit geeigneter Schutzausrüstung und bei bewölkter Witterung (keine Sonne).

In den Überbauungsvorschriften wird bezüglich der Bekämpfung der Neophyten festgelegt, dass die Betreiber sind zuständig für die Bekämpfung aufkommender Neophyten.

7.17 Störfallvorsorge

Ausgangszustand Im Unterstand U-20 besteht ein 100 m³ (100'000 Liter) Tank für Flugbenzin. Die Mengenschwelle gem. StFV für Benzin oder Kerosin beträgt 200'000 Liter. Der vorhandene Tank untersteht somit nicht der Verordnung. Eine zivile Bewilligung ist nicht vorhanden. Massnahmen sind im Rahmen der zivilen Umnutzung zu prüfen.

Weiter besteht noch eine Tankanlage für militärische Fahrzeuge (BEBECO), welche weiterhin durch die armasuisse betrieben wird.

Die weiteren militärischen Tankanlagen sind nicht mehr in Betrieb und stillgelegt.

Prognosezustand Voraussichtlich keine Änderungen gegenüber dem Ausgangszustand, die Anwendung StFV ist im Rahmen der konkreten Bauvorhaben zu prüfen.

7.18 Sicherheit

Ausgangszustand Das BFU verzeichnet in der Region St. Stephan 1 Segelflugunfall. Die Absturzstelle liegt weit ausserhalb des Flugplatzperimeters. Aufgrund der geringen Flugbewegungen ist das Absturzrisiko als sehr gering zu betrachten. Auf eine detaillierte Risikoberechnung wird verzichtet.

Betankung Hunter

Der Hunter wird heute auch innerhalb des Unterstandes U-20 betankt. Das BAZL verbietet Tankvorgänge innerhalb von Gebäuden. Ausserhalb von Gebäuden muss ein Minimalabstand von 10 Meter zum nächsten Gebäude eingehalten werden.

Pistenquerung

Im Osten queren zwei Strassen die Piste, eine ist mit einem Wegrecht z.H. der Gemeinde St. Stephan belastet. Obwohl beide Überfahrten mit Barrieren gesichert sind, besteht ein gewisses Restrisiko, insbesondere, wenn Fussgänger oder Velofahrer die Barrieren umgehen.

Weitere Weg- und Zufahrtsrechte, welche über die Flugpiste führen, müssen aus Sicherheitsgründen aufgehoben werden.

Prognosezustand	<p>Keine Änderungen gegenüber dem Ausgangszustand bezüglich Flugbewegungen und Absturzrisiko.</p> <p>Die pistenquerende Strasse mit dem Wegerecht z.G. der Gemeinde St. Stephan wird aufgehoben.</p> <p><u>Betankung</u></p> <p>Massnahmen für die Betankung von Flugzeugen werden im Rahmen der aviatischen Umnutzung definiert. Der Tank im Unterstand U-20 soll mittelfristig stillgelegt werden.</p>
-----------------	--

7.19 Landwirtschaftliche Planung

Die vorliegende Planung Umnutzung Flugplatzaral ist mit der landwirtschaftlichen Planung koordiniert (siehe Kapitel 1.4).

7.20 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

Nach Auskunft der Kantonalen Fachstelle werden im Flugplatzbereich keine archäologischen Funde erwartet. Sollten bei Bauarbeiten Funde zu Tage treten, sind die Arbeiten einzustellen und die Fachstelle zu informieren.

8. Beurteilung Raumplanung

8.1 Planung und Abstimmung raumwirksame Tätigkeit

Mit der vorliegenden Planung werden die Voraussetzungen geschaffen, um den Weiterbetrieb des Flugplatzes zur zivilaviatischen Nutzung mit den weiteren bestehenden gewerblichen Nutzungen aufrechtzuerhalten. Zudem kann mit den neuen Arbeitszonen von regionaler Bedeutung die wirtschaftliche Entwicklung in der Region gefördert werden.

8.2 Orts- und Landschaftsbild

Die Bauentwicklung wird sich im bereits weitgehend überbauten Bereich des best. Flugplatzareals konzentrieren. Die offene Ebene des Flugplatzes wird auch in Zukunft von Hochbauten freigehalten. Das best. Orts- und Landschaftsbild wird von der Neuplanung nicht wesentlich tangiert.

8.3 Mobilisierung

Es ist vorgesehen, dass die Gemeinde St. Stephan ein Partner in der Immobiliengesellschaft wird. D.h. die Gemeinde wird einen direkten Einfluss auf die Verfügbarkeit des Baulandes haben.

8.4 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die neuen Arbeitszonen schliessen an das bestehende Strassennetz des Flugplatzareals an. Die Erschliessung ist sichergestellt. Die Überprüfung der Verkehrs-, Lärm- und Luftbelastung hat ergeben, dass eine zukünftige Nutzung auf die Siedlung und den Verkehr abgestimmt ist.

8.5 Ausgleich von Planungsvorteilen

Der Ausgleich von Planungsvorteilen richtet sich nach dem neuen Baugesetz Art. 142ff. Zurzeit ist noch kein entsprechendes kommunales Reglement in Betracht gezogen worden. Da die Gemeinde St. Stephan Teil der Immobiliengesellschaft wird, wird der Art. 142 Abs. 2 BauG massgebend sein: Die Gemeinden sind nur abgabepflichtig für planungsbedingte Mehrwerte auf Grundstücken, die nicht unmittelbar öffentlichen Zwecken dienen. Im konkreten Fall wird dies zu klären sein.

9. Planerlassverfahren

Div. Mitwirkungen und Orientierungen	<p>Sporadisch informiert die Steuergruppe die Bevölkerung über die Lokalzeitungen und die Informationsbroschüre der Gemeinde über den Stand der Arbeiten zur Umnutzung des Flugplatzes und über das Hochwasserschutzprojekt Simme. Zudem wurden in den letzten Jahren folgende öffentliche Informationsveranstaltungen und Mitwirkungen durchgeführt:</p> <p>19.04.2013 Infoanlass über den Stand der Arbeiten der Gesamtplanung</p> <p>20.11.2013 Infoanlass zur Mitwirkung des Raumordnungskonzepts</p> <p>21.11. – 20.12.2013 Mitwirkung Raumordnungskonzept</p> <p>16.09.2015 Infoanlass über den Stand der Arbeiten der Gesamtplanung</p> <p>20.04.2015 Infoanlass zur Mitwirkung des Hochwasserschutzprojekts Simme</p> <p>20.04. – 19.05.2017 Mitwirkung Hochwasserschutzprojekt Simme</p> <p style="padding-left: 40px;">Mit Ausnahme einiger weniger kritischer Stimmen hat das Umnutzungskonzept jeweils Zuspruch erfahren.</p>
Öffentliches Mitwirkungsverfahren	<p>Das öffentliche Mitwirkungsverfahren zur Planung Umnutzung Flugplatz St. Stephan findet vom 23. November bis am 15. Januar 2018 statt. Am 23. November 2017 erfolgt dazu eine öffentliche Orientierungsveranstaltung. Alle aufgeführten Unterlagen werden zur Mitwirkung aufgelegt.</p>
Vorprüfung	folgt.
Öffentliche Auflage	folgt
Beschluss Gemeindeversammlung	folgt
Genehmigung AGR	folgt