

Anlage: **Thun**
Teilnetz: Flugfeld

BE-10

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: Thun
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Amsoldingen, Heimberg, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf
- Gemeinde mit Lärmbelastung: Thun
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 7150 (2011–14)
 - max. 10 Jahre: 8900 (2007)
 - Datenbasis LBK: 10 904 (1989)
 - Potential SIL: 10 000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugfeld, 1915 ursprünglich als Militärflugplatz in Betrieb genommen, seit 1934 zivil genutzt. Betrieb durch den Flugplatzverein Thun.

Der Flugplatz dient hauptsächlich dem Motor- und Segelflugsport, der Schulung, Werkflügen für Hersteller- und Unterhaltsbetrieb sowie gelegentlich dem Fallschirmsport.

Stand der Planung und Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB4). Sie sind mit dem kantonalen Leitbild und dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Der Flugplatz soll im bisherigen, akzeptierten Rahmen weiter genutzt werden. Er dient im Wesentlichen dem Flugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Trotz dem privaten Charakter soll er aber auch im öffentlichen Interesse liegenden Zwecken wie Geschäfts-, Tourismus- und Arbeitsflügen dienen.

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

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 10.06.2014
- Betriebsreglement vom 28.05.2014
- Lärmbelastungskataster (LBK) Dezember 1992
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 06.06.2014
- Koordinationsprotokoll vom April 2011

| | | | |
|--|--|-----------------|-----------------|
| <p>Das Flugplatzareal ist im Besitz des VBS und wird dem Flugplatzverein Thun verpachtet. Das VBS sowie die betroffenen Gemeinden sind mit den betrieblichen Rahmenbedingungen einverstanden, solange sich der Betrieb im Rahmen der letzten 10 Jahre bewegt, keine Lärmzunahme an Wochenenden erfolgt und der Flottenmix nur zugunsten lärmärmerer Flugzeuge verändert wird. Zusätzlich fordert das VBS, dass die Bewegungszahl von 10 000 nicht überschritten wird. Diese Bewegungszahl wie auch weitere Forderungen der Gemeinden sind in einer <i>privatrechtlichen Vereinbarung</i> zwischen dem VBS und dem Flugplatzhalter vereinbart.</p> <p>Über Änderungen der bestehenden Infrastruktur oder neue Infrastrukturbauten wird in den entsprechenden Plangenehmigungsverfahren entschieden. Die im Objektblatt vom 4. Juli 2012 erwähnten befestigten Anrollstreifen sind realisiert. Absichten bestehen zur Sanierung des Flugplatzrestaurants und des Parkplatzes. Der Bau einer Hartebelagpiste steht nicht zur Diskussion.</p> <p>Das Gebiet innerhalb der Baulinie der Autobahn A6 (Tunnel unter dem Flugplatz) darf nur mit Zustimmung des ASTRA überbaut werden.</p> | | | |
| <p>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Thun ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Motor- und Segelflugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Zusätzlich dient er Werkflügen für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe sowie gelegentlich dem Fallschirmsport. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflüge).</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugplatz wird im bisherigen Rahmen weiter genutzt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung. Teile des Flugplatzperimeters liegen innerhalb der Baulinie der Autobahn A6. In diesem Bereich dürfen keine baulichen Veränderungen ohne Zustimmung des ASTRA vorgenommen werden.</p> <p>Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> | <p>F</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • | <p>Z</p> | <p>V</p> |

| | F | Z | V |
|--|---|--|---|
| <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Konkrete Massnahmen zum ökologischen Ausgleich richten sich nach dem Konzept der Flugplatzhalterin. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • | | |
| <p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung, Betrieb: Die Zweckbestimmung des Flugplatzes Thun ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und wird gestützt durch die Festlegungen zu den Flugfeldern im Konzeptteil SIL Teil III B4. Gemäss dem Grundsatz 5 dienen Flugfelder im Wesentlichen dem Flugsport sowie der fliegerischen Ausbildung. Trotz dem privaten Charakter der Flugfelder sollen sie auch im öffentlichen Interesse liegenden Zwecken dienen, z. B. in den Bereichen Geschäfts-, Tourismus- und Arbeitsflüge.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Flugplatzverein als Flugplatzhalter ist Eigentümerin der Anlage, betreibt diese aber auf gepachtetem Boden. Grundeigentümerin ist das VBS. Der Betrieb ist auf die Vorgaben des VBS abgestimmt. Bewegungsbeschränkungen mit fixen Bewegungszahlen sind zwischen dem VBS und dem Flugplatzhalter auf privatrechtlicher Basis festgelegt. Der Flugplatzhalter schult die Piloten bezüglich der Einhaltung der Volten und kommuniziert aktiv mit den betroffenen Gemeinden, beispielsweise im Rahmen eines regelmässigen «Runden Tisches».</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Er überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Stadt Thun. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität. Ausgehend vom Armeebericht, den der Bundesrat im Oktober 2010 verabschiedet hat, ist mit einer Konzentration der militärischen Infrastruktur am Standort Thun zu rechnen. Das VBS als Grundeigentümer will auf dem Flugplatzareal alle Optionen für zusätzliche militärische Nutzungen offen halten. Es kann deshalb dem vom Flugplatzhalter gewünschten Neubau eines Hangars ausserhalb der heutigen Baurechtsfläche nicht zustimmen. Für die von der Flugplatzhalterin beabsichtigte Sanierung des Flugplatzrestaurants und des Parkplatzes wird das BAZL bei Eingabe des Baugesuches darüber entscheiden, ob ein Verfahren nach Luftfahrtrecht (Flugplatzanlage) oder nach kantonalem Recht (Nebenanlage) zur Anwendung kommt. In beiden Fällen wird der Einfluss dieser Bauten auf den Flugbetrieb zu prüfen sein. Innerhalb des Flugplatzperimeters sind keine Fruchtfolgeflächen (FFF) betroffen.</p> | | <p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalter:</i> Flugplatzverein Thun Allmendstrasse 181k 3603 Thun</p> | |

Lärmbelastung:

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

Die Lärmbelastungskurve entspricht dem Lärmbelastungskataster von 1992 und beruht auf einer jährlichen Bewegungszahl von 10 904. Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Das Gebiet mit Lärmbelastung setzt den Rahmen für die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Sie sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglement, Plangenehmigung) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2014. In der Karte sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

Im Falle von Anpassungen am Pistensystem ist der HBK zu überprüfen, falls erforderlich anzupassen und zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch dem BAZL einzureichen.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

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

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugfeld soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen.

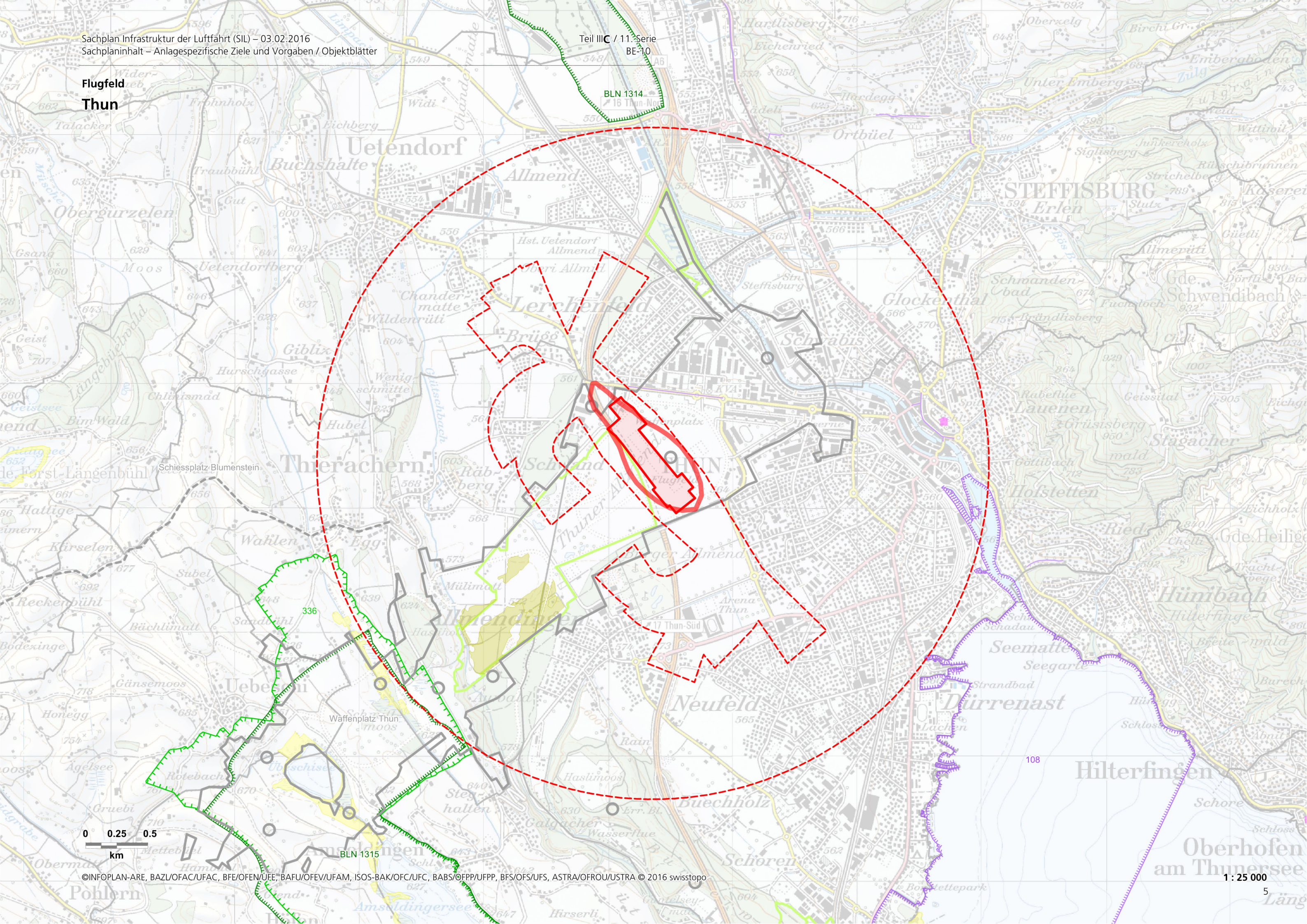
Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen wenn möglich innerhalb dieses Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig oder nicht anders möglich, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Flugplatz- und Waffenplatzperimeters in Betracht gezogen werden. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BUWAL/BAZL 2004).

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin hat 2014 ein Konzept für den ökologischen Ausgleich erarbeitet. Die darin enthaltenen Massnahmen sind von der Flugplatzhalterin umzusetzen, resp. hat diese die Einhaltung der Nutzungsbeschränkungen auf den Ausgleichsflächen zu kontrollieren und wenn nötig anzuordnen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

| | | |
|-------------------------------|------|-----------------------------------|
| BLN: | 1314 | Aarelandschaft Thun–Bern |
| BLN: | 1315 | Amsoldinger- und Uebeschisee |
| Moorlandschaft: | 336 | Amsoldingen |
| Wasser- und Zugvogelreservat: | 108 | Kanderdelta bis Hilterfingen (BE) |

**Flugfeld
Thun**



BLN 1314
16 Thun-Nord

Uetendorf

Lerchenfeld

Thierachern

Neufeld

Hilterfingen

Oberhofen
am Thunersee



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL

Contenus du PSIA

Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

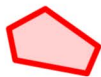
Gebiet mit Hindernisbegrenzung
aire de limitation d'obstacles
aera con limitazione degli ostacoli

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

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax. Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports.

In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax.

Verknüpfungen zum Text

Renvoi au texte

Rinvio al testo



Inhalte anderer Sachpläne

Contenus d'autres plans sectoriels

Contenuti degli altri piani settoriali



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



Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria



Militär
militaire
militare



Übertragungsleitungen
lignes de transport d'électricité
elettrorodotti

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung

Objets de protection d'importance nationale

Oggetti protetti di importanza nazionale



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



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



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



Auengebiet
zone alluviale
zona golenale



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



Jagdbanngebiet
district franc
bandita



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



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS



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

Weitere Inhalte

Autres contenus

Altri contenuti



Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale



Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

Begriffserklärungen zum Objektblatt

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

Festsetzungen

F

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

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

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

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

Zwischenergebnisse

Z

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

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

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

Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.

Vororientierungen

V

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

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

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