

Anlage: **Lommis**

TG-2

Teilnetz: Flugfeld

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Thurgau
- Perimetergemeinde: Lommis
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Affeltrangen, Amlikon-Bissegg, Bettwiesen, Lommis, Stettfurt, Thundorf, Tobel-Tägerschen, Wängi
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Affeltrangen, Lommis
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 9550 (2011–14)
 - max. 10 Jahre: 12 096 (2007)
 - Datenbasis LBK: 14 184
 - Potential SIL: 15 000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1962 im Betrieb, dient vorwiegend dem Flugsport.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Taxi- und Transportflüge), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motorflug, Schulung, Werkflüge).

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flugplatzes gemäss SIL sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.

Betrieb, Perimeter und Infrastruktur des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzziele abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Der Flugplatz befindet sich in einem landschaftlich und ökologisch wertvollen Raum.

Der Flugplatzhalter plant eine *Befestigung der Piste*. Damit sollen die Flugbewegungen besser über das Jahr verteilt und die Lärmbelastung beim Start reduziert werden. Aus raumplanungs- und umweltrechtlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Vorbehalte gegen das Projekt. Die Realisierung erfordert eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz, allenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung. In der Region ist das Projekt politisch noch nicht abschliessend konsolidiert.

Als privatrechtliche Grundlage für den künftigen Flugbetrieb gilt die *Basisvereinbarung* von 1984. Darin ist unter anderem die jährliche Zahl der Flugbewegungen auf maximal 15 000 begrenzt.

Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 20.11.1978 (angepasst 01.12.2002)
- Betriebsreglement vom 26.11.2002
- Lärmbelastungskataster (LBK) 1993
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 03.09.2012
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2004

F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
<p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz Lommis ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Motorflugsport sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (z. B. Bereiche Tourismus-, Geschäfts- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Zur Verbesserung der Benützbarkeit und der betrieblichen Abläufe kann die Piste bei Bedarf befestigt werden. Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens näher zu untersuchen und wenn angezeigt, mit geeigneten Massnahmen auszugleichen.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich dem Erweiterungsgebiet für künftige Hochbauten und Abstellplätze [1] (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.</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>Im Falle einer Pistenbefestigung ist die Lärmbelastungskurve neu zu berechnen und das Gebiet mit Lärmbelastung entsprechend anzupassen.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander 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.</p> <p>Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • • 	<ul style="list-style-type: none">

E R L Ä U T E R U N G E N

Zweckbestimmung, Betrieb:

Die privatrechtliche Basisvereinbarung vom 15. Oktober 1984 zwischen der Motorfluggruppe Thurgau einerseits und der Lauchetal AG sowie dem Initiativkomitee gegen Fluglärm im Lauchetal andererseits beinhaltet neben der jährlichen und monatlichen Begrenzung der Verkehrsleistung auch den Ausschluss von Jet-, Fallschirm-, Segelflug- und Helikopterbetrieb sowie eine spezielle Regelung der Betriebszeiten. Für bauliche oder betriebliche Änderungen beim Flugplatz ist die Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Er überlagert die Grundnutzung gemäss Zonenplan der Gemeinde Lommis und soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität.

Die Flugplatzhalterin plant eine Befestigung der Piste (Hartbelag 600x18 m). Ziele sind der Abbau der Belastungsspitzen im Hochsommer bzw. die bessere Verteilung der Flugbewegungen über das Jahr sowie die Reduktion der Lärmbelastung (kürzere Startstrecke). Alternativen zum Hartbelag wurden geprüft und als nicht geeignet beurteilt. Die hydrogeologisch instabilen Verhältnisse im westlichen Pistendrittel bedingen einen entsprechenden Unterbau. Die betroffenen Gemeinden können dem Projekt zustimmen, wenn die Bestimmungen der Basisvereinbarung von 1984 eingehalten bleiben. Das Initiativkomitee Lauchetal hat sich gegen den Einbau eines Hartbelags ausgesprochen. Die Möglichkeit einer Pistenbefestigung kann im SIL festgesetzt werden, sobald das Projekt in der Region politisch konsolidiert bzw. privatrechtlich sichergestellt ist.

Diese Pistenbefestigung gilt als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage. Bei mehr als 15 000 Flugbewegungen erfordert die Genehmigung des Projekts eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Mittelfristig besteht ein Bedarf für weitere Hangar- und Gewerbebauten. Dieser Bedarf ist unbestritten. Die Grundnutzung im Flugplatzgebiet muss noch festgelegt werden.

Das Flugplatzareal ist heute der Fruchtfolgefläche zugeordnet. Im Falle einer Pistenbefestigung oder einer Überbauung sind eine Ersatzregelung nach Vorgabe des Kantons zu treffen resp. die Vollzugshilfe 2006 zum Sachplan Fruchtfolgeflächen zu berücksichtigen. Das kantonale Kontingent an Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan kann eingehalten werden.

Lärmbelastung:

Mit dem Gebiet mit Lärmbelastung wird die mögliche Entwicklung des Flugplatzes definiert. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Neuberechnung erforderlich.

Die Lärmbelastungskurve entspricht dem Lärmbelastungskataster von 1993 (Daten aus dem Betriebsjahr 1986 mit 14 184 Bewegungen pro Jahr und damaliger Zusammensetzung der Flotte). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II, 55 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Bei einer Befestigung der Piste muss die Lärmbelastungskurve neu berechnet werden. Die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach LSV Art. 37a erfolgt durch die zuständigen Behörden im Rahmen der Plangenehmigung. Das Gebiet mit Lärmbelastung gibt den äusseren Rahmen für die zulässigen Lärmimmissionen vor.

ZUSTÄNDIGE STELLE

Zuständiges Bundesamt:
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern

Flugplatzhalter:
Motorfluggruppe Thurgau (MFGT), Flugplatz, 9506 Lommis

Die auf privatrechtlicher Ebene vereinbarte Beschränkung der Bewegungszahl bleibt bestehen.

Eine Hartbelagpiste würde es ermöglichen, das Flugfeld vermehrt auch bei schlechten Bodenverhältnissen zu benützen, was zu einer saisonalen Umverteilung der Flugbewegungen und damit zu einer zusätzlichen Lärmbelastung in bisher verkehrsarmen Zeiten führen könnte.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisflächen im geltenden Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2012. In der Karte sind die Umriss der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene dargestellt. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung.

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 Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

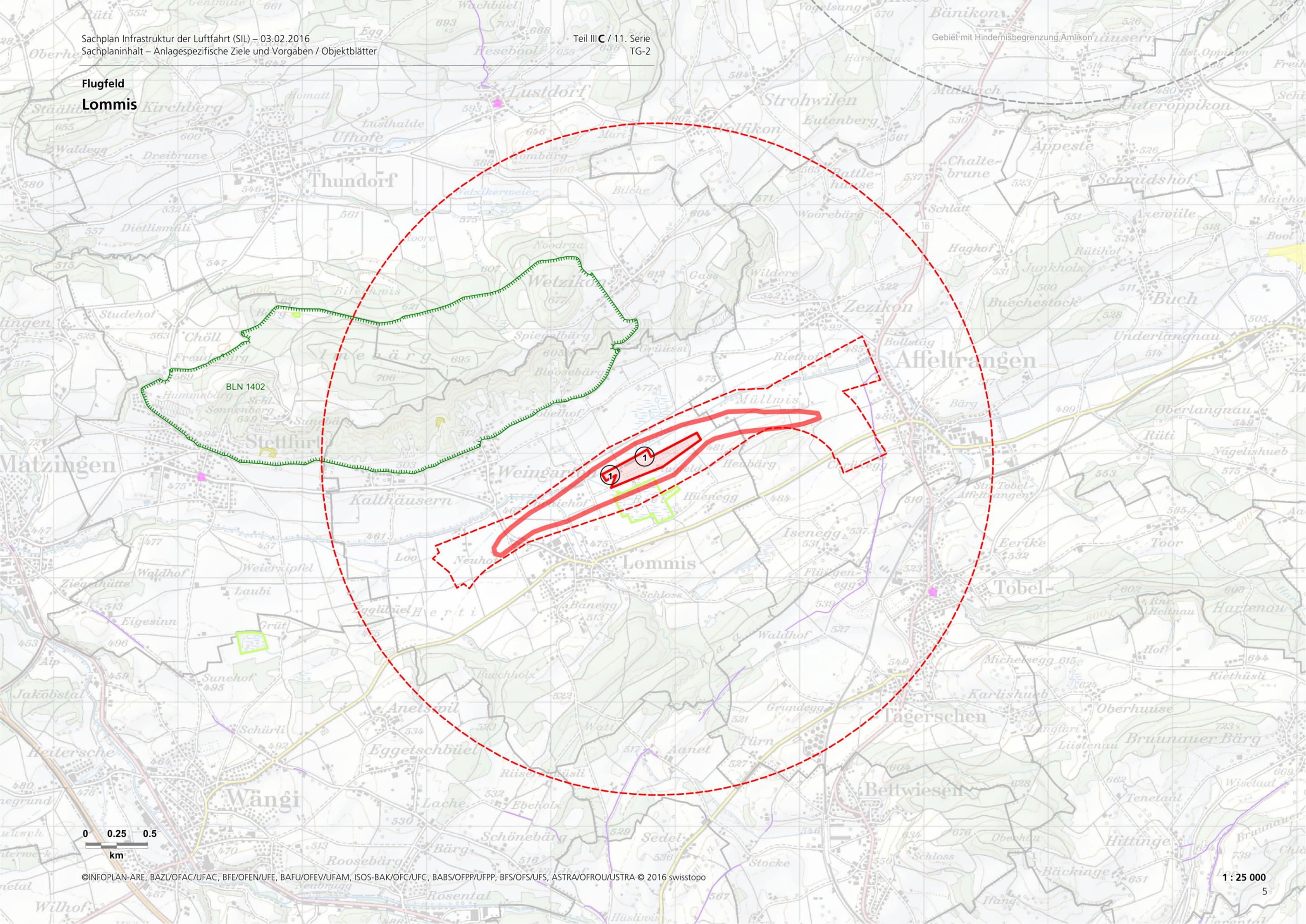
Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Plangenehmigung aber verbindlich verlangt werden (z. B. bei einer Befestigung der Piste). Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Bei einer Befestigung der Piste ist dieses Konzept im Rahmen der UVP zu erstellen. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Der Flugplatz liegt in einem Gebiet mit Überschwemmungsrisiko. Die Funktionstüchtigkeit der bestehenden Drainageleitungen im Pistenbereich sowie die Sicherheit der Bauten und Anlagen gegen Hochwasser sind nachzuweisen. Künftige Hochbauten und Abstellplätze müssen den Raumbedarf der Lauche gemäss eidgenössischer Wasserbauverordnung (WBV Art. 21) berücksichtigen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN: 1402 Imenberg

**Flugfeld
Lommis**



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL

Contenus du PSIA

Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

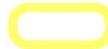
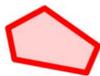
Gebiet mit Hindernisbegrenzung
aire de limitation d'obstacles
aera con limitazione degli ostacoli

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

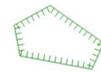


Übertragungsleitungen
lignes de transport d'électricité
elettrorodotti

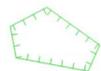
Schutzobjekte von nationaler Bedeutung

Objets de protection d'importance nationale

Oggetti protetti di importanza nazionale



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



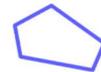
Flachmoor
bas-marais
palude



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.