

Anlage: **Schaffhausen**

**SH-1**

Anlagentyp: Flugfeld

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

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Schaffhausen
- Perimetergemeinden: Löhningen, Neunkirch
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Beringen, Gächlingen, Löhningen, Neunkirch, Siblingen, Wilchingen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Löhningen, Neunkirch
  
- Verkehrsleistung Motorflug:
  - Ø 4 Jahre: 2800 Bewegungen (2018–2021)
  - max. 10 Jahre: 3220 (2018)
- Segelflug:
  - Ø 4 Jahre: 1400 Bewegungen (2018–2021)
  - max. 10 Jahre: 1740 (2017)
- Potenzial SIL (Motorflug): 5500 Bewegungen

### Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Flugplatz seit 1937 mit überwiegend nicht gewerblichem Verkehr; dient dem Segelflugsport (einschliesslich Schulung) sowie dem privaten Motorflug (Flüge der Leicht- und Sportaviatik); Modellflugbetrieb.

### Stand der Koordination:

Die Funktion und die vorgesehene Nutzung des Flugplatzes entsprechen den Vorgaben des SIL-Konzeptteils vom 26.02.2020 und sind mit der kantonalen Richtplanung abgestimmt.

Flugbetrieb, Perimeter und Infrastruktur sind mit den umgebenden Nutzungen und Schutzziele in den wesentlichen Zügen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Der Flugbetrieb soll im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Ergänzend soll ein Kompetenzzentrum für Drohnen und unbemannte Flüge aufgebaut werden. Nach umfassender Abwägung zwischen den wirtschaftlichen Interessen und den Interessen im Bereich des Natur- und Landschaftsschutzes unterstützt der Kanton dieses Projekt. Nach seiner Auffassung ist der Standort auf dem Flugplatz geeignet für solche innovative Projekte. Eine vertiefte Interessenabwägung erfolgt auf Projektstufe.

### Verweis:

SIL-Konzeptteil 26.02.2020, Kap. 4.3 Flugfelder

### Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 27.10.1975
- Betriebsreglement vom 06.04.1976
- Lärmbelastungskataster (LBK) von 1993
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 05.08.2014 (Fassung vom 22.12.2017)
- Koordinationsprotokoll vom Juni 2022

<p>Für den Segelflug plant die Flugplatzhalterin den Bau eines befestigten Anrollstreifens. Zudem beabsichtigt sie, auf dem Flugplatzareal ein weiteres Hangargebäude zu erstellen. Die möglichen Standorte müssen in den nachfolgenden Verfahren jedoch noch vertieft geprüft werden, wobei zwingend eine Interessenabwägung durchgeführt werden muss.</p>			
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz Schaffhausen ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Segelflugsport, einschliesslich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung, sowie den Flügen der Leicht- und Sportaviatik. Er bietet Platz für den Aufbau eines Kompetenzzentrums für Drohnen und unbemannte Flüge, wobei dem Motor- und Segelflug weiterhin Priorität eingeräumt wird.</p> <p><b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Motor- und Segelflugbetrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Das Betriebsreglement wird überprüft, an die aktuellen Verhältnisse angepasst und mit einer zweckmässigen Regelung zum geplanten Drohnenbetrieb ergänzt. Dabei sind geeignete Massnahmen zu treffen, um eine Störwirkung in den benachbarten Schutzgebieten zu vermeiden.</p> <p>Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich notwendigen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und sorgt für einen sicheren Betrieb.</p> <p><b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p>Für den Bau eines zusätzlichen Hangargebäudes auf dem Flugplatzareal ist eine vertiefte Standortabklärung mit einer umfassenden Interessenabwägung erforderlich.</p> <p>Bei Bedarf und nach einer Interessenabwägung kann die Piste nach Westen oder nach Osten verlängert werden.</p> <p><b>Lärmbelastung:</b> Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p><b>Hindernisbegrenzung:</b> Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p>	<p><b>F</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>Z</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>V</b></p>

	F	Z	V
<p><b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen, unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse), ökologisch aufgewertet werden. Die konkreten Massnahmen sind in einem Konzept in den nachfolgenden Planungen aufzuzeigen. Die Interessen der Landwirtschaft sind zu berücksichtigen.</p> <p><b>E R L Ä U T E R U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Das vorgesehene Kompetenzzentrum für Drohnen und unbemannte Flüge soll in erster Linie werktags betrieben werden, der Segelflugbetrieb weiterhin auf die Wochenenden konzentriert bleiben. Flugverfahren, Betriebszeiten und Organisation des Flugplatzes werden im Betriebsreglement im Detail festgelegt. Das Betriebsreglement wird vom BAZL genehmigt. Drohnenflüge sollen im Wesentlichen tagsüber zu den «Bürozeiten» stattfinden, ein Betrieb am Abend und bei Dunkelheit soll nur in begründeten Fällen zugelassen werden. Unbemannte Flächenflugzeuge benutzen die An- und Abflugrouten der Motor- und Segelflugzeuge. Der Luftraum, der vom übrigen Drohnenbetrieb beansprucht wird, wird analog dem Modellflugbetrieb auf den Nahbereich der Piste begrenzt. Vorgängig zum Start neuer Testbetriebe von Flugobjekten spricht sich die Flugplatzhalterin mit den Gemeinden ab.</p> <p><b>Flugplatzperimeter, Infrastruktur:</b> Zu den Flugplatzanlagen, die vom festgesetzten Flugplatzperimeter umgrenzt werden, gehören die Graspiste (einschliesslich Sicherheitsstreifen), die Abstellplätze für die Flugzeuge sowie die bestehenden Hochbauten. Für die Segelflugzeuge soll neben der Piste ein befestigter Anrollstreifen (630 x 5 m) erstellt werden. Gleichzeitig soll die Piste auf eine Breite von 18 m reduziert und für Starts und Landungen auf eine Länge von 520 m ausgelegt werden. Für dieses Projekt ist eine Plangenehmigung nach Luftfahrtrecht erforderlich. Das geplante zusätzliche Hangergebäude soll neben Einstellplätzen für den Segelflug auch Räumlichkeiten für den geplanten Drohnenbetrieb bieten. Die Flugplatzhalterin hat für diesen Bau vier mögliche Standorte evaluiert (vgl. Koordinationsprotokoll). Drei dieser Standorte sind im Flugplatzperimeter als Zwischenergebnis ausgewiesen: Areale westlich und östlich angrenzend an das bestehende Hangergebäude (kommunales Landschaftsschutzgebiet resp. Waldareal) sowie im Bereich einer möglichen Verlängerung der Piste gegen Osten (Landwirtschaftsgebiet / Fruchtfolgefläche, Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung). Der vierte Standort befindet sich innerhalb des festgesetzten Perimeters am Waldrand. Im Hinblick auf ein Plangenehmigungsverfahren müssen diese Standortoptionen vertieft geprüft (Realisierbarkeit, Umweltauswirkungen), nach Abwägung der Interessen eine Standortwahl getroffen und der Perimeter entsprechend festgesetzt werden.</p>	<p>•</p>	<p><b>ZUSTÄNDIGE STELLE</b> <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Segelfluggruppe Schaffhausen (SGS) 8201 Schaffhausen</p>	

Die Areale für die möglichen Pistenverlängerungen sind ebenfalls als Zwischenergebnis festgelegt und müssen im Hinblick auf eine Plangenehmigung in eine Festsetzung überführt werden. Die Verlängerungsoptionen sind dazu vertieft zu prüfen und einer Interessenabwägung zu unterziehen.

Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss den Nutzungsplänen der Gemeinden. Für die Plangenehmigung von Flugplatzanlagen ist keine kommunale Nutzungszone erforderlich.

Die Zufahrt zum Flugplatz erfolgt von Süden über das bestehende Strassennetz.

**Lärmbelastung:**

Das in der Karte festgesetzte Gebiet mit Lärmbelastung orientiert sich am Lärmbelastungskataster (LBK) von 1993. Es beruht auf einer Verkehrsleistung von jährlich 5500 Motorflugbewegungen. Das damit verbundene Entwicklungspotenzial kann für den den Aufbau des Kompetenzzentrums für Drohnen genutzt werden.

In der Karte dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV).

Die zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 37a LSV dürfen das Gebiet mit Lärmbelastung nicht überschreiten. Sie werden mit der Genehmigung des Betriebsreglements festgehalten und im LBK entsprechend abgebildet. Das BAZL überwacht deren Einhaltung anhand der Verkehrsstatistik.

**Hindernisbegrenzung:**

Das in der Karte dargestellte Gebiet mit Hindernisbegrenzung umgrenzt die im Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) von 2017 enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen. Dargestellt sind die Umrisse der An- und Abflugflächen sowie der Horizontalebene.

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

Der HBK ist nicht grundeigentümergebunden; bei Bedarf müssen die Hindernisfreiheit resp. die Überflugrechte privatrechtlich gesichert werden.

Bei der Realisierung der Pistenanpassung mit Anrollstreifen wird der HBK entsprechend angepasst.

**Natur- und Landschaftsschutz, Landwirtschaft:**

Mit der ökologischen Aufwertung soll ein Beitrag im Sinne von Art. 18b des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) für die durch den Flugplatzbetrieb verursachten Belastungen auf den Naturhaushalt und die Landschaft geleistet werden. Diese Ausgleichsmassnahmen sollen wenn möglich innerhalb des Flugplatzperimeters realisiert werden und den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Wo zweckmässig können auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters getroffen werden.

Im Hinblick auf anstehende Genehmigungsverfahren (Anrollstreifen, Betriebsreglement) sollen sinnvolle, situationsangepasste und finanziell tragbare Möglichkeiten zum ökologischen Ausgleich evaluiert und aufgezeigt werden (Flugplatzhalterin in Absprache mit der kantonalen Fachstelle, Gemeinden und Bewirtschaftern). Als Grundlage haben die Fachstellen des Bundes eine Vollzugshilfe zur Biodiversität und zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen erarbeitet (BAFU/BAZL April 2019).

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

BLN: 1102 Randen

Das nördlich des Flugplatzes liegende Schutzgebiet «Widen» ist ein schweizweit bedeutender Lebensraum für gefährdete Vogel- und andere Tierarten. Es soll so weit wie möglich von der Störwirkung durch den Drohnenbetrieb und neue Überflüge verschont bleiben. Die geeigneten Massnahmen sind im Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement zu prüfen, abzuwägen und festzulegen.

Zudem ist der Klettgau im kantonalen Richtplan als Vorranggebiet für ökologische Ausgleichsmassnahmen ausgeschieden und ist Teil des Regionalen Naturparks Schaffhausen. Im östlichen Teil des Flugplatzareals ist im Richtplan ein Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung bezeichnet.

Gemäss kantonalem Richtplan liegt ein grosser Teil des Flugplatzareals (inkl. Graspiste) im Bereich der Fruchtfolgeflächen (FFF). Der Umgang mit diesen FFF (z. B. Kompensationspflicht bei Bauvorhaben) richtet sich nach den kantonalen Bestimmungen.

