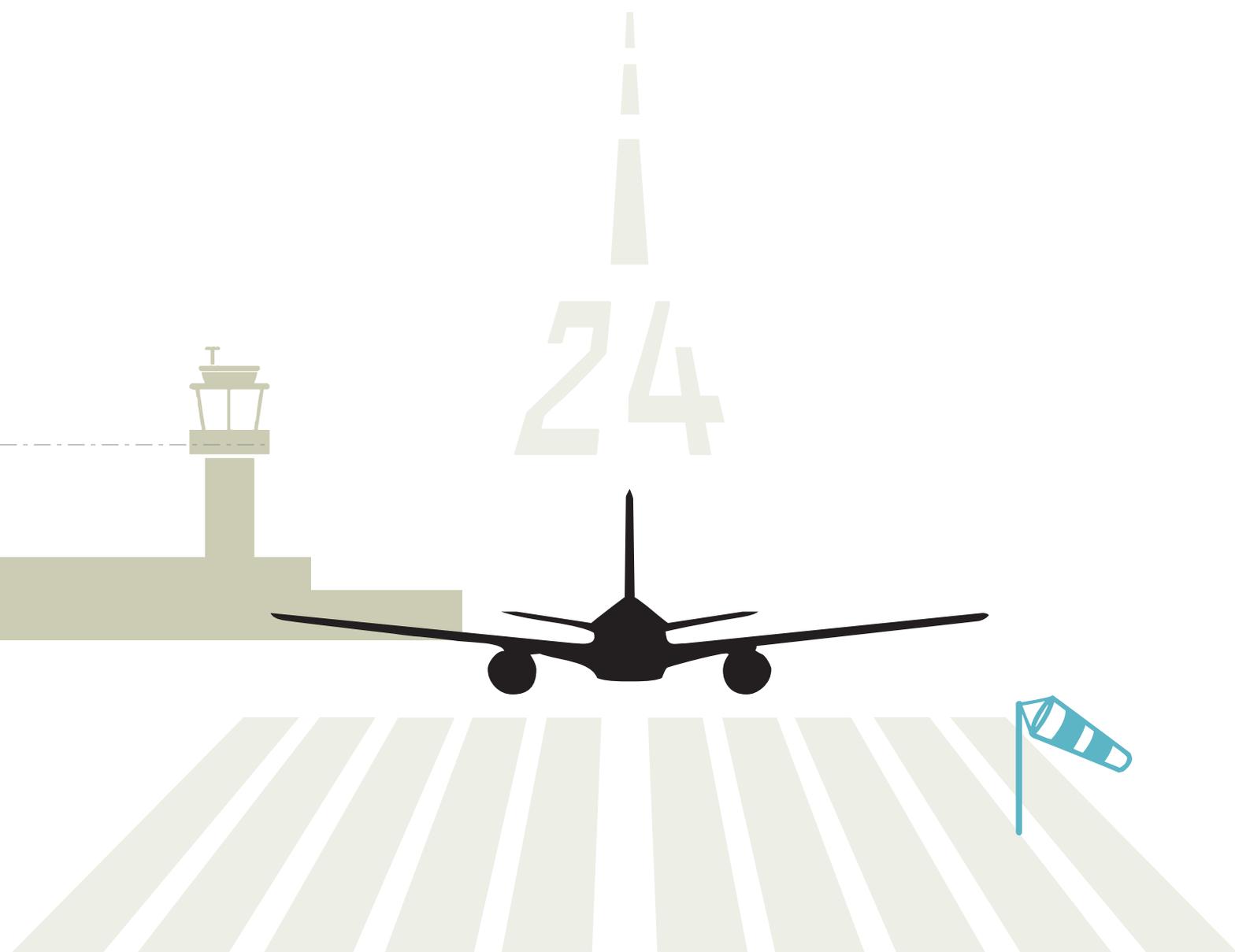


Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Objektblatt Schaffhausen mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht
21.02.2024



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Karten und grafische Gestaltung

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Gestaltung Titelblatt

Susanne Krieg Grafik-Design (SGD)

Karten reproduziert mit Bewilligung von

Bundesamt für Landestopografie swisstopo, © 2024 swisstopo

Bezugsquelle

In elektronischer Form: www.bazl.admin.ch

02.2024

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Objektblatt Schaffhausen mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht
21.02.2024

Die Konzepte und Sachpläne stellen – nach Art. 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) – die wichtigsten Raumplanungsinstrumente des Bundes dar. Sie ermöglichen dem Bund, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereich der raumwirksamen Tätigkeiten nachzukommen und den immer komplexeren räumlichen Problemstellungen bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben gerecht zu werden. In seinen Konzepten und Sachplänen zeigt der Bund auf, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt, welche Anforderungen und Vorgaben er dabei berücksichtigt und wie er unter den gegebenen Voraussetzungen zu handeln gedenkt. In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Bundesstellen und den Kantonen erarbeitet, unterstützen die Konzepte und Sachpläne die raumplanerischen Bestrebungen der Behörden aller Stufen.

Inhalt

Einleitung

Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde

Objektblatt

SH Schaffhausen

Legende zur Anlagekarte

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Anhänge

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

Einleitung

Die konzeptionellen Ziele und Vorgaben des SIL verabschiedete der Bundesrat am 26. Februar 2020.

Die anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen werden in den Objektblättern festgelegt. Bisher verabschiedete der Bundesrat die Objektblätter von insgesamt 67 Flugplätzen, darunter diejenigen für die Landesflughäfen Zürich, Basel-Mulhouse und Genève.

Nun liegt das folgende Objektblatt vor:

	Kanton	Anlage	Anlagetyp
Neues Objektblatt	SH	Schaffhausen	Flugfeld

Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde (21.02.2024)

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)				Beschlüsse
Konzeptteil				26.02.2020
Objektblätter		Serie¹		
ZH	Zürich		ZH-1	26.06.2013
ZH	Zürich (Anpassung)		ZH-1	18.09.2015
ZH	Zürich (Anpassung)		ZH-1	23.08.2017
ZH	Zürich (Anpassung)	16	ZH-1	11.08.2021
ZH	Hausen am Albis	3	ZH-2	18.08.2004
ZH	Hausen am Albis (Fortschreibung)	11	ZH-2	03.02.2016
ZH	Speck-Fehraltorf	3	ZH-3	18.08.2004
ZH	Speck-Fehraltorf (Anpassung)	10	ZH-3	17.12.2014
ZH	Hasenstrick	4	ZH-4	02.11.2005
ZH	Winterthur	9	ZH-5	20.11.2013
BE	Bern-Belp	4	BE-1	30.01.2002
BE	Bern-Belp (Anpassung)	8	BE-1	04.07.2012
BE	Bern-Belp (Anpassung)	13	BE-1	14.11.2018
BE	Interlaken	3	BE-2	18.08.2004
BE	Interlaken (Anpassung)	4	BE-2	02.11.2005
BE	Interlaken (Fortschreibung)	12	BE-2	28.06.2017
BE	Reichenbach	2	BE-3	14.05.2003
BE	Reichenbach (Fortschreibung)	16	BE-3	11.08.2021
BE	Courtelary	4	BE-4	02.11.2005
BE	Courtelary (Anpassung)	6	BE-4	01.07.2009
BE	Courtelary (Fortschreibung)	11	BE-4	03.02.2016
BE	Courtelary (Fortschreibung)	17	BE-4	22.06.2022
BE	Biel-Kappelen	4	BE-5	02.11.2005
BE	Biel-Kappelen (Anpassung)	11	BE-5	03.02.2016
BE	Langenthal	4	BE-6	02.11.2005
BE	Langenthal (Fortschreibung)	11	BE-6	03.02.2016
BE	Saanen	5	BE-7	07.12.2007
BE	Saanen (Fortschreibung)	11	BE-7	03.02.2016
BE	Saanen (Anpassung)	18	BE-7	30.08.2023
BE	St.Stephan	4	BE-8	02.11.2005
BE	St.Stephan (Anpassung)	18	BE-8	30.08.2023

¹ Objektblätter ohne Nummer wurden als einzelne Anlagen genehmigt.

Objektblätter		Serie		
BE	Zweisimmen	5	BE-9	07.12.2007
BE	Zweisimmen (Fortschreibung)	9	BE-9	20.11.2013
BE	Zweisimmen (Anpassung)	18	BE-9	30.08.2023
BE	Thun	8	BE-10	04.07.2012
BE	Thun (Fortschreibung)	11	BE-10	03.02.2016
BE	Lauterbrunnen	12	BE-11	28.06.2017
LU	Triengen	5	LU-1	07.12.2007
LU	Triengen (Fortschreibung)	12	LU-1	28.06.2017
LU	Luzern-Beromünster	6	LU-2	01.07.2009
LU	Luzern-Beromünster (Fortschreibung)	13	LU-2	14.11.2018
LU	Pfaffnau	18	LU-3	30.08.2023
UR	Erstfeld	12	UR-1	28.06.2017
SZ	Wangen-Lachen	11	SZ-1	03.02.2016
SZ	Wangen	13	SZ-2	14.11.2018
SZ	Haltikon	15	SZ-3	02.09.2020
SZ	Schindellegi	17	SZ-4	22.06.2022
OW	Kägiswil	15	OW-1	02.09.2020
NW	Buochs	6	NW-1	01.07.2009
NW	Buochs (Anpassung)	14	NW-1	26.02.2020
GL	Mollis	12	GL-1	28.06.2017
GL	Mollis (Anpassung)	15	GL-1	02.09.2020
FR	Ecuvillens	1	FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	4	FR-2	30.01.2002
FR	Bellechasse (Fortschreibung)	11	FR-2	03.02.2016
FR	Gruyères	4	FR-3	30.01.2002
FR	Gruyères (Anpassung)	14	FR-3	26.02.2020
FR	Schwarzsee	1	FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	4	SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (Anpassung)	6	SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	SO-2	18.08.2004
SO	Olten (Fortschreibung)	12	SO-2	28.06.2017
BS/BL	Basel-Mulhouse		BS/BL-1	15.05.2013
BS/BL	Basel-Mulhouse (Anpassung)	15	BS/BL-1	02.09.2020
BL	Dittingen	10	BL-1	17.12.2014
SH	Schaffhausen		SH-1	21.02.2024
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	SG-1	06.07.2011
SG	St. Gallen-Altenrhein (Fortschreibung)	11	SG-1	03.02.2016
SG	Schänis	9	SG-2	20.11.2013
SG	Bad Ragaz	18	SG-3	30.08.2023

Objektblätter		Serie		
GR	Samedan	4	GR-1	30.01.2002
GR	Samedan (Anpassung)		GR-1	13.09.2019
GR	Untervaz	15	GR-2	02.09.2020
GR	San Vittore	14	GR-3	26.02.2020
GR	San Vittore (Anpassung)	18	GR-3	30.08.2023
AG	Birrfeld	4	AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (Anpassung)	2	AG-1	14.05.2003
AG	Birrfeld (Anpassung)	10	AG-1	17.12.2014
AG	Birrfeld (Anpassung)		AG-1	17.01.2018
AG	Fricktal-Schupfart	4	AG-3	30.01.2002
AG	Fricktal-Schupfart (Fortschreibung)	9	AG-3	20.11.2013
AG	Holziken	10	AG-4	17.12.2014
AG	Holziken (Anpassung)	16	AG-4	11.08.2021
TG	Amliken	4	TG-1	02.11.2005
TG	Amlikon (Fortschreibung)	11	TG-1	03.02.2016
TG	Lommis	4	TG-2	02.11.2005
TG	Lommis (Fortschreibung)	11	TG-2	03.02.2016
TG	Sitterdorf	4	TG-3	02.11.2005
TG	Sitterdorf (Anpassung)	11	TG-3	03.02.2016
TI	Lugano-Agno	3	TI-1	18.08.2004
TI	Locarno	10	TI-2	17.12.2014
TI	Lodrino	9	TI-3	20.11.2013
TI	Ambri	10	TI-4	17.12.2014
TI	Ambri (Anpassung)	15	TI-4	02.09.2020
VD	Lausanne-La Blécherette	4	VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	3	VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	5	VD-1	07.12.2007
VD	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	8	VD-1	04.07.2012
VD	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	11	VD-1	03.02.2016
VD	Payerne	5	VD-2	07.12.2007
VD	Payerne (Anpassung)	10	VD-2	17.12.2014
VD	Payerne (Anpassung)	12	VD-2	28.06.2017
VD	Bex	2	VD-3	14.05.2003
VD	Bex (Anpassung)	5	VD-3	07.12.2007
VD	Bex (Fortschreibung)	12	VD-3	28.06.2017
VD	Montricher	6	VD-4	01.07.2009
VD	Montricher (Fortschreibung)	11	VD-4	03.02.2016
VD	Yverdon	12	VD-5	28.06.2017
VD	La Côte	17	VD-6	22.06.2022
VD	Leysin	18	VD-7	30.08.2023

Objektblätter		Serie		
VS	Münster	2	VS-2	14.05.2003
VS	Münster (Anpassung)	10	VS-2	17.12.2014
VS	Raron Flugplatz	2	VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	VS-6	14.05.2003
VS	Region Wallis Südost (VS-SE)	GLP 1	GLP VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhorn	GLP 1	GLP 1	17.09.2010
VS	Alphubel	GLP 1	GLP 2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	GLP 1	GLP 3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	GLP 1	GLP 4	17.09.2010
VS	Trift	GLP 1	GLP 5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	GLP 1	GLP 6	17.09.2010
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures	4	NE-1	30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures (Anpass.)	4	NE-1	02.11.2005
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (Anpass.)	10	NE-1	17.12.2014
NE	Môtiers	4	NE-2	02.11.2005
NE	Môtiers (Fortschreibung)	11	NE-2	03.02.2016
NE	Neuchâtel	5	NE-3	07.12.2007
NE	Neuchâtel (Fortschreibung)	14	NE-3	26.02.2020
GE	Genève		GE-1	14.11.2018
JU	Bressaucourt	3	JU-1	18.08.2004
	Balzers (Fürstentum Lichtenstein)		Balzers	12.04.2017
	Balzers (Fürstentum Lichtenstein) (Anpassung)	15	Balzers	02.09.2020

Weitere Objektblattserien sind in Vorbereitung

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>F E S T L E G U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: 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>Rahmenbedingungen zum Betrieb: 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>Flugplatzperimeter: 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>Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte).</p>	<p>F</p> <ul style="list-style-type: none"> • • • • • • 	<p>Z</p> <ul style="list-style-type: none"> • • 	<p>V</p>

	F	Z	V
<p>Natur- und Landschaftsschutz: 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>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb: 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>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: 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>ZUSTÄNDIGE STELLE <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).

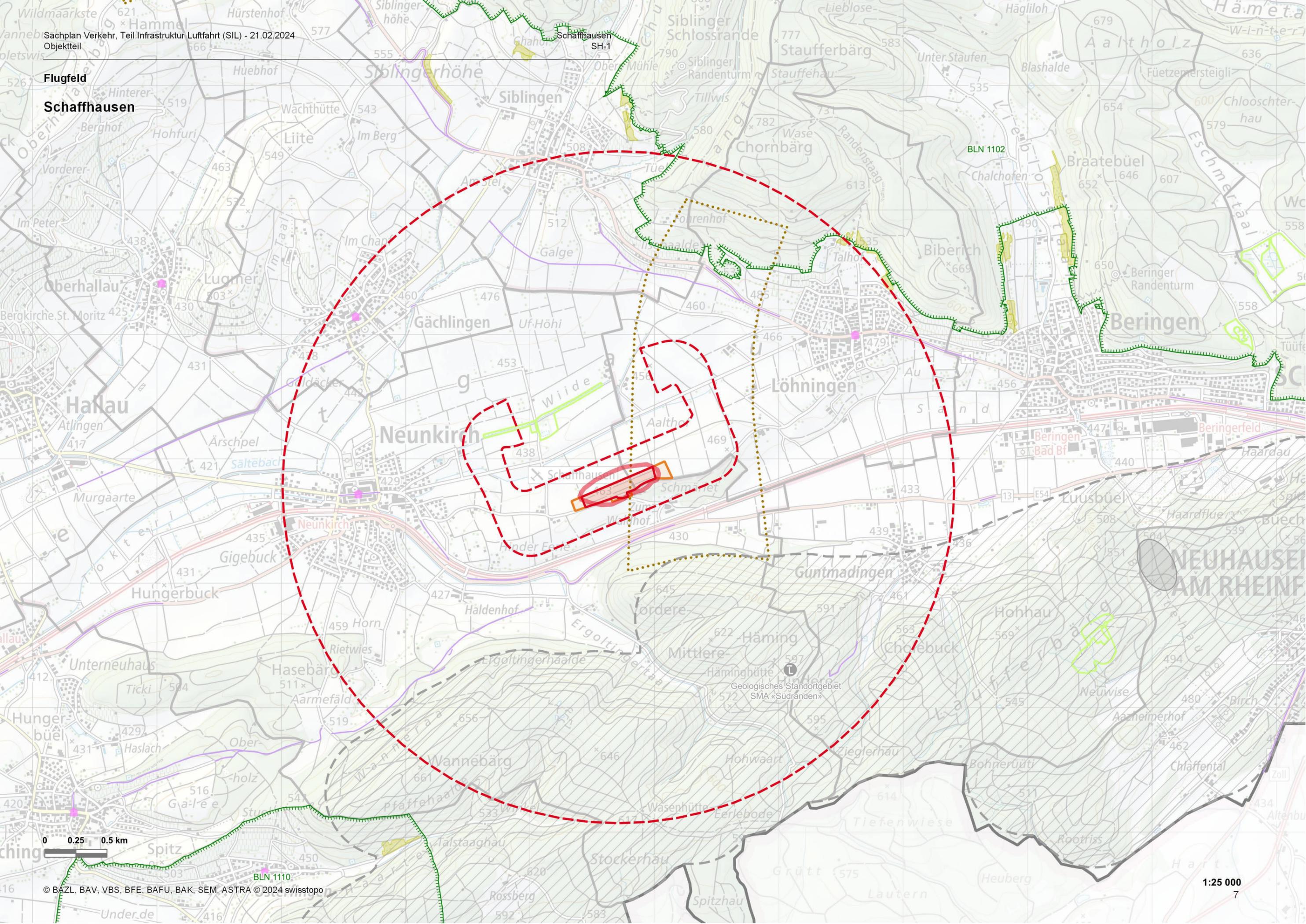
Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten, von den Festlegungen betroffenen Schutzgebieten:

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.



Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) - 21.02.2024
Objektteil

Flugfeld
Schaffhausen

Hallau

0 0.25 0.5 km

© BAZL, BAV, VBS, BFE, BAFU, BAK, SEM, ASTRA © 2024 swisstopo

1:25 000
7

Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Festsetzung
Coordination réglée
Dato acquisito

Zwischenergebnis
Coordination en cours
Risultato intermedio

Vororientierung
Information préalable
Informazione preliminare

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)			
Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo			

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti

	Landesgrenze Frontière nationale Confine nazionale
	Kantonsgrenze Limite de canton Confine cantonale
	Gemeindegrenze Limite de commune Confine comunale

Inhalte anderer Sachpläne Contenus d'autres plans sectoriels Contenuti degli altri piani settoriali

	Infrastruktur Schiene Infrastructure rail Infrastruttura ferroviaria
	Infrastruktur Strasse Infrastructure route Infrastruttura stradale
	Infrastruktur Schifffahrt Infrastructure navigation Infrastruttura navigazione
	Militär* Militaire* Militare*
	Übertragungsleitungen Lignes de transport d'électricité Elettrodotti
	Geologische Tiefenlager Dépôts en couches géologiques profondes Depositi in strati geologici profondi
	Asyl Asile Asilo

* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017; Planerische Massnahmen für Anlagen gemäss Programmteil 2017 werden ab 2019 serienweise aktualisiert. Wo dies noch nicht der Fall ist, sind die Objektblätter SPM 2001 bzw. Sachplan Waffen- und Schiessplätze 1998 weiterhin gültig.

* Installations approuvées dans la Partie programme du PSM du 08.12.2017; mesures planifiées pour installations selon la Partie programme 2017 sont mises à jour par séries à partir de 2019. Lorsque ce n'est pas encore le cas, les fiches de coordination du PSM 2001 et du PS des places d'armes et de tir 1998 continuent de faire foi.

* Installazioni approvati nella Parte programmatica del PSM del 08.12.2017; misure di pianificazione delle installazioni secondo la Parte programmatica 2017 saranno aggiornate in serie a partire dal 2019. Dove non è ancora il caso, i schede di coordinamento PSM 2001, risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998 restano valevoli.

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale

	BLN-Objekt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) Objet IFP (Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels) Oggetto IFP (Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali)
	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
	Jagdbanngbiet District franc Bandita
	Wildtierkorridor überregional Corridor faunistique suprarégional Corridoio faunistico sovraregionale
	Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte Site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants Sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi e mobili
	ISOS-Objekt (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) Objet ISOS (Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse) Oggetto IAMP (Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)
	Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung (mit Substanz bzw. viel Substanz) Voie de communication historique d'importance nationale (avec substance, resp. beaucoup de substance) Via di comunicazione storiche d'importanza nazionale (con sostanza, risp. con molta sostanza)

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	durchschnittliche Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen der letzten vier Jahre.
- Ø 4 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.
- Potenzial 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.

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

Inhalt Erläuterungsbericht

- 1 Gegenstand der Planung
- 2 Planungsablauf und Zusammenarbeit
- 3 Berücksichtigung der Anträge

1 Gegenstand der Planung

Für die Erarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil, welchen er mit Beschluss vom 26. Februar 2020 umfassend revidiert hat.

Seit der erstmaligen Verabschiedung des Konzeptteils werden schrittweise die Objektblätter mit den anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen erarbeitet. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Objektteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen und in Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen zu erarbeiten.

Bisher verabschiedete der Bundesrat insgesamt 67 Objektblätter, darunter diejenigen für die 3 Landesflughäfen sowie für 10 Regionalflugplätze, 2 zivil mitbenützte Militärflugplätze, 40 Flugfelder und 12 Helikopterflugfelder.

Konzeptteil und Objektblätter sind im Internet unter www.bazl.admin.ch/sil publiziert, zusammen mit den nach Objektblattserien geordneten Erläuterungs- und Prüfungsberichten.

Die vorliegende Planung enthält das neue Objektblatt für das Flugfeld Schaffhausen (SH).

2 Planungsablauf und Zusammenarbeit

Dem Objektblatt liegt das im SIL-Konzeptteil zur räumlichen Abstimmung verlangte Koordinationsprotokoll zugrunde. Das Koordinationsprotokoll hält das gemeinsame Ergebnis der Abstimmung unter den beteiligten Stellen fest. An der Koordination nahmen die zuständigen Stellen des Bundes, der Kanton Schaffhausen, die betroffenen Gemeinden und der Flugplatzhalter teil.

Zum Entwurf des Objektblatts Schaffhausen fand im September 2022 die Konsultation der in der Raumordnungskonferenz vertretenen Bundesstellen, von November 2022 bis März 2023 die Anhörung des Kantons Schaffhausen und der betroffenen Gemeinden statt. Gleichzeitig (November 2022 bis Januar 2023) wurde die Information und Mitwirkung der Bevölkerung durchgeführt. Nachdem in dieser Mitwirkung mehrere Organisationen und Privatpersonen ihre Bedenken zum Aufbau eines Kompetenzzentrums für Drohnen auf dem Flugplatz geäußert und auf Konflikte des Flugbetriebs mit den Zielen in den umgebenden Natur- und Landschaftsschutzgebieten hingewiesen hatten, wurde dem Kanton Schaffhausen im Sommer 2023 noch einmal Gelegenheit eingeräumt, seine Interessenabwägung zu diesem Vorhaben zu dokumentieren.

Auszüge aus dieser Dokumentation, die Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung, die Erwägungen dazu sowie die Art der Berücksichtigung im Objektblatt sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

In der anschliessenden zweiten Ämterkonsultation vom Dezember 2023 prüften die Bundesstellen, ob das Objektblatt mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Artikel 13 RPG bestehen. Die Ergebnisse sind ebenfalls in der nachfolgenden Zusammenstellung enthalten.

1 Berücksichtigung der Anträge

1.1 Objektblatt Schaffhausen

1.1.1 Ämterkonsultation

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BAFU Bundesamt für Umwelt / OFEV Office fédéral de l'environnement / UFAM Ufficio federale dell'ambiente		
1 Die Erläuterungen zu «Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb» erwähnen einerseits, dass die bestehenden An- und Abflugrouten nicht verändert werden. Bei der Festlegung zu den «Rahmenbedingungen zum Betrieb» heisst es andererseits, dass im Betriebsreglementsverfahren geeignete Massnahmen zu treffen sind, um eine Störfwirkung in den benachbarten Schutzgebieten zu vermeiden. Um im Rahmen der bevorstehenden Anpassung des Betriebsreglements die Möglichkeit einer leichten Anpassung der Volten bestehen zu lassen, ist der oben erwähnte Satz in den Erläuterungen zu streichen.	«Die bestehenden An- und Abflugrouten werden nicht verändert. Unbemannte Flächenflugzeuge, die wie Flugzeuge operieren, bewegen sich auf diesen Routen 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.»	Der Drohnenbetrieb sowie allfällige neue Flugrouten sollen so definiert werden, dass die Schutzgebiete bestmöglich geschont werden. Die dazu notwendigen Massnahmen sind im nachgelagerten Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement zu prüfen, abzuwägen und festzulegen.
BAV Bundesamt für Verkehr / OFT Office fédéral des transports / UFT Ufficio federale dei trasporti		
1 Die parallel zum Flugfeld verlaufende Bahnstrecke (Basel Badischer Bahnhof) Erzingen – Schaffhausen darf nicht negativ beeinflusst werden.	–	Die erwähnte Bahnlinie ist vom «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» betroffen. Die Hindernisbegrenzungsfläche (Horizontalfläche) liegt auf 510 m ü. M. und somit rund 80 m über der Terrainhöhe der Bahnlinie so dass diese nicht negativ beeinflusst wird.

Die anderen konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

1.1.2 Anhörung der Behörden

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
Kanton Schaffhausen (Regierungsrat)		
1 Das bisher durchgeführte Verfahren sowie der Entwurf zum Objektblatt werden begrüsst. Das Objektblatt beinhaltet grundsätzlich alle wichtigen Themen und enthält keine Widersprüche zur Richtplanung	–	–
2 Die Aussage, dass keine Konflikte bestehen, ist trotz der Grundlage im Koordinationsprotokoll in dieser Absolutheit nicht ins Objektblatt aufzunehmen.	Stand der Koordination (2. Abschnitt): «[...] Schutzziele in den wesentlichen Zügen abgestimmt, es bestehen keine Konflikte (vgl. Koordinationsprotokoll).»	Bei der Umsetzung der Festlegungen im Objektblatt in den nachfolgenden Verfahren (Betriebsreglement, Plangenehmigungen) ist die abschliessende Interessenabwägung in verschiedenen Sachbereichen tatsächlich noch vorzunehmen. Aus diesem Blickwinkel kann dem Antrag entsprochen werden.
3 Die Aussage, wonach das Kompetenzzentrum für Drohnen auf Initiative des Kantons aufgebaut werden soll, ist nicht relevant.	Stand der Koordination (2. Abschnitt): «[...] Der Flugbetrieb soll im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. <u>Zusätzlich soll auf Initiative des Kantons Ergänzend</u> soll ein Kompetenzzentrum für Drohnen und unbemannte Flüge aufgebaut werden.»	Das Kompetenzzentrum für Drohnen ist von der kantonalen Wirtschaftsförderung in den Planungsprozess eingebracht worden. Gemäss seiner bisherigen Haltung unterstützt der Kanton diese Initiative. Im Zusammenhang mit dem SIL-Objektblatt kann auf diesen Hinweis aber verzichtet werden.
4 Der Kanton (Regierungsrat) unterstützt aber dieses Vorhaben. Der Standort auf dem Flugplatz sei dafür geeignet. Mit dem Kompetenzzentrum könne eine bessere Auslastung des Flugplatzes und gleichzeitig eine Steigerung der Wertschöpfung für das Klettgau erreicht werden. Es entspreche einem Schwerpunkt der Regierungstätigkeit, wonach «die Innovationsdynamik, Exportdynamik und der Wissenstransfer von Industrie und Gewerbe im Kanton erhöht», eine «koordinierte, branchenübergreifende und interkantonal vernetzte Innovationsförderung sichergestellt und weiterentwickelt» und «Massnahmen zum Aufbau und zur Etablierung von anwendungsorientierten Kompetenzzentren mit nationaler und internationaler Ausstrahlung weitergeführt» werden sollen. Den Interessen im Bereich des Natur- und Landschaftsschutzes (u. a. Vorranggebiet ökologische Ausgleichsmassnahmen, Brutvogelpopulationen) komme grundsätzlich ebenfalls ein hohes Gewicht zu. Nach umfassender Abwägung überwiege aber das Interesse, den Standort Schmerlat für innovative Projekte zur Verfügung zu stellen, das Interesse an der Erhaltung des bestehenden Zustands. Der Kanton verweist in diesem Zusammenhang auch auf die Unterstützung des Projekts durch die anliegenden Gemeinden und auf das Ergebnis der vorangegangenen Koordinationsgespräche, an denen die verschiedenen Interessen vertreten waren. Der Kanton erachtet dieses Ergebnis der Interessenabwägung für den jetzigen Planungsstand auf der Stufe des	Stand der Koordination (Ergänzung 2. Abschnitt): «[...] unbemannte Flüge aufgebaut werden. <u>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.</u> »	Im Objektblatt soll auf die Interessenabwägung des Kantons hingewiesen werden. Mit seiner Abwägung hat der Kanton den regionalwirtschaftlichen Bedarf für ein Kompetenzzentrum für Drohnen auf dem Flugplatz ausgewiesen und die generelle Machbarkeit bestätigt. Eine vertiefte Abwägung wird in den nachgelagerten Genehmigungsverfahren (Betriebsreglement) anhand der detaillierten Projekt- resp. Gesuchsunterlagen noch vorzunehmen sein. (vgl. auch Gemeinde Neunkirch, Ziffer 2)

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
SIL als ausreichend. Für konkrete Vorhaben, sobald detailliertere Planungunterlagen vorhanden und die konkreten Auswirkungen bekannt sind, werde zwingend eine vertiefte Interessenabwägung durchzuführen sein.		
5 Die möglichen Standorte für ein weiteres Hangargebäude müssen vertieft geprüft werden. Dabei ist eine Interessenabwägung zwingend erforderlich.	Stand der Koordination (3. Abschnitt): «[...] Zudem beabsichtigt sie, auf dem Flugplatzareal ein weiteres Hangargebäude zu erstellen. Die möglichen Standorte müssen <u>in den nachfolgenden Verfahren</u> jedoch noch vertieft geprüft werden, <u>wobei zwingend eine Interessenabwägung durchgeführt werden muss.</u> »	Die vertiefte Standortprüfung und die Standortwahl beinhaltet in jedem Fall eine Interessenabwägung (Variantenvergleich). Dem Antrag, den Text entsprechend zu ergänzen, kann entsprochen werden.
6 Der Kanton erachtet die Zuweisung zu den Koordinationsständen «Festsetzung» und «Zwischenergebnis» als richtig. Ergänzend dazu ist bei den Festlegungen zum Flugplatzperimeter die Interessenabwägung zu erwähnen.	Festlegungen Flugplatzperimeter (2. Abschnitt): «Für den Bau eines zusätzlichen Hangargebäudes auf dem Flugplatzareal ist eine vertiefte Standortabklärung <u>mit einer umfassenden Interessenabwägung</u> erforderlich.» – Festlegungen Flugplatzperimeter (3. Abschnitt): «Bei Bedarf <u>und nach einer Interessenabwägung</u> kann die Piste nach Westen oder Osten verlängert werden.»	Sowohl die vertiefte Standortabklärung für das Hangargebäude als auch die Bewilligung einer Pistenverlängerung beinhaltet in jedem Fall eine Interessenabwägung. Dem Antrag, den Text in den Festlegungen entsprechend zu ergänzen, kann entsprochen werden.
7 Die konkreten Massnahmen zur ökologischen Aufwertung sind in einem Konzept in den nachfolgenden Planungen aufzuzeigen.	Festlegungen Natur- und Landschaftsschutz: «[...] Die konkreten Massnahmen sind in einem Konzept <u>in den nachfolgenden Planungen</u> aufzuzeigen.»	Das Konzept für die ökologische Aufwertung ist in der Regel in einem nachgelagerten Verfahren zu erstellen, im vorliegenden Fall voraussichtlich im Genehmigungsverfahren zum Anrollstreifen und Betriebsreglement (vgl. Erläuterungen zum Natur- und Landschaftsschutz). Dem Antrag, die Festlegung entsprechend zu ergänzen, kann entsprochen werden.
8 Beim Natur- und Landschaftsschutz ist der Text in den Festlegungen wie folgt zu ergänzen: «Die Interessen der Landwirtschaft sind <u>in der Interessenabwägung ebenfalls</u> zu berücksichtigen.»	–	Die beantragte Textergänzung ist nicht erforderlich. Die Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Interessen bezieht sich direkt auf die Interessenabwägung, die bei der Erarbeitung des Konzepts für den ökologischen Ausgleich vorzunehmen ist.
9 In den Erläuterungen zum Betrieb steht, dass der Luftraum, der vom übrigen Drohnenbetrieb beansprucht wird, analog dem Modellflugbetrieb auf den Nahbereich der Piste begrenzt wird. Der erwähnte Luftraum ist visuell darzustellen resp. in die Anlagekarte im Objektblatt einzutragen.	–	Die kartografische Darstellung eines Luftraums für den Modellflug oder den Drohnenbetrieb ist, falls dies in geeigneter Weise möglich ist, Gegenstand des Betriebsreglements. Jedenfalls sind die räumlichen und zeitlichen Vorgaben für den Drohnenbetrieb im Verfahren zum Betriebsreglement zu prüfen und festzulegen. Eine Evaluation und Darstellung eines solchen Luftraums im SIL-Objektblatt ist nicht stufengerecht.
10 Der Bau eines zusätzlichen Hangargebäudes ist erst geplant, was im Erläuterungstext zu berücksichtigen ist.	Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur (2. Abschnitt): «Das <u>geplante</u> zusätzliche Hangargebäude soll neben Einstellplätzen für den Segelflug auch Räumlichkeiten [...]»	Dem Antrag wird entsprochen.
11 Analog zur Standortwahl für ein zusätzliches Hangargebäude ist auch für die Verlängerung der Piste eine Interessenabwägung notwendig. Im Erläuterungstext ist darauf hinzuweisen.	Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur (3. Abschnitt): «[...] und müssen im Hinblick auf eine Plangenehmigung in eine Festsetzung überführt werden. <u>Die Verlängerungsoptionen sind dazu vertieft zu prüfen und einer Interessenabwägung zu unterziehen.</u> »	Dem Antrag wird entsprochen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
12 Der Bau von Nebenanlagen auf dem Flugplatzareal, die nicht oder nur bedingt für den Flugbetrieb notwendig sind, wird abgelehnt. Der entsprechende Satz im Erläuterungstext ist zu streichen.	Erläuterungen Flugplatzperimeter, Infrastruktur (4. Abschnitt): «[...] der Gemeinden. Innerhalb des Perimeters sind auch Nebenanlagen möglich (Bewilligung nach kantonalem Recht), Flugplatzanlagen haben aber Priorität. Für die Plangenehmigung [...]»	Dem Antrag wird entsprochen.
13 Es stellt sich die Frage, ob die motorisierten Segel-Schleppflüge in der Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen enthalten sind.	–	Die Segel-Schleppflüge sind in der Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen enthalten. Ein spezieller Hinweis darauf ist im Objektblatt nicht nötig.
14 Die Karte im Objektblatt soll bezüglich der Hindernisbegrenzung mit Höhenangaben ergänzt werden, damit die Karte als Hilfestellung für nachfolgende Nutzungsplanungen dienen kann.	–	Das Objektblatt (Gebiet mit Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) hin. Als Grundlage für die nachfolgenden Planungen muss dieser HBK konsultiert werden. Auf der kleinmassstäblichen SIL-Karte können die Höhenangaben nicht verlässlich abgebildet werden und werden dort nur in Ausnahmefällen (bei fehlendem HBK) und in generalisierter Form gezeigt.
15 Grundsätzlich ist mit Natur und Landschaft schonend umzugehen. Wo in die Natur und Landschaft eingegriffen wird, ist eine ökologische Aufwertung zu leisten. Der Erläuterungstext ist entsprechend zu ergänzen.	–	Der schonende Umgang mit den Ressourcen im Sinne der Nachhaltigkeit gilt für alle Bereiche der Umwelt und unseres Lebensraums, liegt den gesetzlichen Grundlagen zu Grunde (z. B. Vorsorgeprinzip) und muss im Objektblatt nicht speziell erwähnt werden.
Gemeinde Neunkirch (Gemeinderat)		
1 Das Objektblatt stellt sicher, dass alle gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden und ermöglicht Verbesserungen bezüglich Sicherheit und Biodiversität im Sinne des ökologischen Ausgleichs. Es wird vom Gemeinderat in der vorliegenden Form gutgeheissen.	–	–
2 Die Förderung der Biodiversität und Erhaltung gefährdeter Arten im national bedeutsamen Schutzgebiet «Widen» ist der Gemeinde wichtig und in der Interessenabwägung hoch zu gewichten. Eine Begrenzung in der Flughöhe, so wie dies von den Umweltverbänden gefordert wird, soll jedoch nur soweit getroffen werden, als der bestehende Flugbetrieb nicht unverhältnismässig eingeschränkt und das Anflugregime nicht vollkommen umgestellt werden muss.	Festlegungen Rahmenbedingungen zum Betrieb (1. Abschnitt): «[...] geplanten Drohnenbetrieb ergänzt. <u>Dabei sind geeignete Massnahmen zu treffen, um eine Störwirkung in den benachbarten Schutzgebieten zu vermeiden.</u> » Erläuterungen Natur- und Landschaftschutz (neuer 4. Abschnitt): « <u>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.</u> »	Die bestehenden An- und Abflugverfahren resp. Flugrouten (Volten) sollen nicht verändert werden. Der Drohnenbetrieb soll auf den Nahbereich der Piste konzentriert und im Betriebsreglement so geregelt werden, dass die Umweltverträglichkeit gewährleistet bleibt. Im Objektblatt ist konkret festzulegen und darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Massnahmen für die bestmögliche Schonung der im Schutzgebiet «Widen» heimischen Vogel- und anderen Tierarten im nachgelagerten Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement zu prüfen, abzuwägen und festzulegen sind.
3 Das geplante Kompetenzzentrum für Drohnen steht im kantonalen Interesse und ist gutzuheissen. Die Belastung durch Lärm (sichergestellt durch die zulässigen Lärmimmissionen), Mehrverkehr und den zusätzlich benötigten Hangar halten sich in vertretbarem Rahmen. Für den zusätzlichen Hangar wird überdies eine erneute Interessenabwägung	–	–

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
vorzunehmen sein, in die auch die Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes miteinzubeziehen sein werden. Entsprechende Anträge oder Forderungen sind nicht zu berücksichtigen.		
4 Die geplante Verlängerung und Befestigung des Anrollstreifens dient der Sicherheit und ist zu begrüßen. Der notwendige Ersatz von Fruchtfolgeflächen (FFF) ist gewährleistet. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds ist marginal, der Anrollstreifen wird topografisch bedingt erst aus grösster Nähe sichtbar sein. In der Fernwirkung von den Hängen des Randes wird er höchstens als schmaler unauffälliger Strich in der Landschaft wahrnehmbar sein. Entsprechende Anträge oder Forderungen sind nicht zu berücksichtigen.	–	–
5 Der Wildtierkorridor dient der Querung der Talebene in der Dämmerung und nachts. Während dieser Zeit sind Flugaktivitäten höchstens in Ausnahmefällen gestattet. Der mögliche Ausbau des Flugplatzes stellt keine wesentliche Störung des Wildtierkorridors dar. Entsprechende Anträge oder Forderungen sind nicht zu berücksichtigen.	–	–
Gemeinde Löhningen (Gemeinderat)		
1 Der Gemeinderat steht hinter dem Konzept und dem Betrieb des Flugplatzes. Der Gemeinderat hat gegen das Objektblatt keine Einwände.	–	–
2 Das unbestrittene Entwicklungspotenzial für ein Kompetenzzentrum für Drohnen und unbemannte Flüge bietet eine Chance für zusätzliche Arbeitsplätze.	–	–
3 Der «Schmerlat» verliert seinen Charakter als Ausflugziel und gesellschaftlicher Treffpunkt nicht.	–	–
4 Bei der Prüfung des neuen Standorts für den Hangar wird der Gemeinderat konstruktiv mitarbeiten und Hand für eine zukunftssträchtige Lösung bieten.	–	–
Gemeinde Beringen (Gemeinderat)		
1 Die Gemeinde ist nur am äussersten Rand vom Flugfeld betroffen und verzichtet auf eine ausführliche Stellungnahme.	–	–
2 Der geplante Drohnenbetrieb erscheint verhältnismässig und ist aus wirtschaftlicher Sicht zu begrüßen. Der geplant Anrollstreifen und das zusätzliche Hangargebäude tangieren die Gemeinde nicht.	–	–

1.1.3 Mitwirkung der Bevölkerung

a) Organisationen, Verbände, Parteien, Firmen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz		
1	Zunehmende Drohnenaktivitäten und erhöhte Lärmimmissionen sind Belastungsfaktoren für die Tiere (Vögel, Feldhasen) und können einschneidende Folgen haben. Zudem würde ein Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung gestört. Auf den Aufbau eines Drohnenzentrums ist zu verzichten.	– Festlegungen im SIL zu Flugfeldern orientieren sich am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird. Der Aufbau eines Kompetenzzentrum für Drohnen und unbemannte Flüge ist im kantonalen Interesse. Mit der Festlegung im Objektblatt wird lediglich der Raum dazu geboten. Der Betrieb eines solchen Zentrums und seine Auswirkungen auf die Fauna werden im Rahmen des Betriebsreglements noch vertieft zu prüfen und einer abschliessenden Interessenabwägung zu unterziehen sein. Mit ihrer grundsätzlichen Zustimmung haben der Kanton und die Standortgemeinden aber eine erste Abwägung zu diesem Zentrum vorgenommen.
2	Der heutige Flugbetrieb soll beibehalten, aber nicht ausgebaut werden. Eine zusätzliche Lärmbelastung ist grundsätzlich zu vermeiden. Mit dem Drohnenflugbetrieb an Werktagen und Flugbetrieb an Wochenenden würde das Gebiet ständig beschallt.	– Der Drohnenflugbetrieb findet zu anderen Zeiten als der angestammte Motor- und Segelflugbetrieb statt, was unbestrittenermassen zu zusätzlichen Lärmimmissionen führt. Relevant für die Beurteilung der Lärmauswirkungen ist die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen nach LSV. Zudem soll der Drohnenbetrieb auf den Nahbereich der Piste konzentriert und im Betriebsreglement so geregelt werden, dass die Umweltverträglichkeit gewährleistet bleibt.
3	Auf die Ausweitung des Motorflugbetriebs ist zu verzichten, die Zahl der Flugbewegungen auf 3000 zu beschränken. Die vorgesehenen 5500 Flugbewegungen entsprechen einer Verdoppelung der aktuellen Bewegungen.	– Eine Intensivierung des Motorflugbetriebs ist nicht geplant. Im Objektblatt soll denn auch festgesetzt werden, dass der Motor- und Segelflugbetrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt wird. Das Gebiet mit Lärmbelastung gewährt lediglich einen raumplanerischen Entwicklungsspielraum für die festzulegenden zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 37a LSV. Es orientiert sich am bisher geltenden Lärmbelastungskataster (LBK), der auf 5500 Flugbewegungen beruht. Die Festsetzung einer fixen maximalen Flugbewegungszahl ist nicht störungsgerecht und wird nicht als zweckmässig erachtet. Für die Beurteilung der Lärmauswirkungen bleibt die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen relevant.
4	Auf einen Betonausbau der Piste ist zu verzichten. Die Anrollbahn ist bereits befestigt. Eine Betonpiste ist in der Landschaft sichtbar, das Areal muss zudem aus der Fruchtfolgefäche (FFF) entfernt werden. Der Verlust von Kulturland, FFF und Landschaftsqualität ist zu vermeiden.	– Die geplante Befestigung des Anrollstreifens dient auch der Sicherheit. Der notwendige Ersatz von Fruchtfolgefächen (FFF) ist gewährleistet. Die voraussichtliche Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch den Betonstreifen ist als untergeordnet einzustufen (vgl. Gemeinde Neunkirch, Ziffer 4). Die abschliessende Interessenabwägung erfolgt im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren.

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>5 Auf zusätzliche Gebäude und Hangars ist aus Gründen der Zersiedlung des Landwirtschaftsgebiets zu verzichten. Das Klettgau ist eine wertvolle offene Kulturlandschaft. Der Schmerlat ist stark einsehbar.</p>	–	<p>Der Flugplatz liegt zwar in einem landwirtschaftlich genutzten Gebiet, ist aber eine Infrastrukturanlage, der ein gewisser baulicher Entwicklungsspielraum nicht verwehrt werden soll. Die möglichen Standorte für einen zusätzlichen Hangar sind aber noch näher zu prüfen und einer vertieften Interessenabwägung zu unterziehen (vgl. Kanton Schaffhausen, Ziffern 5 und 6).</p>
Pro natura Schaffhausen		
<p>1 Das Klettgau und das angrenzende BLN-Gebiet Randen bieten Raum für diverse geschützte Arten. Im Bereich des Flugplatzes wird seit rund 40 Jahren gezielt die Biodiversität gefördert. Zusätzliche Beeinträchtigungen durch Infrastrukturbauten, Störungen und Lärm von Freizeitnutzungen sind in diesem Gebiet nicht tragbar.</p> <p>Auf den Aufbau eines Drohnenzentrums und auf Drohnenaktivitäten ist generell zu verzichten. Die Belastung für Natur und Mensch ist zu hoch (Lärm, Bedrohung für Tiere, Mehrverkehr, höhere Luftraumbelastung, zusätzliche Zersiedlung). Ein Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung würde durch vermehrte Flugaktivitäten gestört.</p>	–	<p>Festlegungen im SIL zu Flugfeldern orientieren sich am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird. Der Aufbau eines Kompetenzzentrum für Drohnen und unbemannte Flüge ist im kantonalen Interesse. Mit der Festlegung im Objektblatt wird lediglich der Raum dazu geboten. Der Betrieb eines solchen Zentrums und seine Auswirkungen auf Mensch und Natur werden im Rahmen des Betriebsreglements noch vertieft zu prüfen und einer abschliessenden Interessenabwägung zu unterziehen sein. Mit ihrer grundsätzlichen Zustimmung haben der Kanton und die Standortgemeinden aber eine erste Abwägung zu diesem Zentrum vorgenommen.</p>
<p>2 Das Klettgau ist Lebensraum verschiedener gefährdeter Arten der offenen Feldflur. Das über Jahrzehnte aufgewertete Gebiet «Widen» ist speziell für Vogelarten der offenen Kulturlandschaft und für Feldhasen äusserst wertvoll.</p> <p>Eine zusätzliche Lärmbelastung ist zu vermeiden. Mit dem Drohnenflugbetrieb an Werktagen und Flugbetrieb an Wochenenden wird das Gebiet ständig gestört und beschallt und führt zu Störungen der Fauna. Drohnenaktivitäten und Lärm sind Stressfaktoren für die Vögel. In Schutzgebieten und deren Umkreis ist auf Drohnenflüge zu verzichten.</p>	<p>Festlegungen Rahmenbedingungen zum Betrieb (1. Abschnitt): «[...] geplanten Drohnenbetrieb ergänzt. <u>Dabei sind geeignete Massnahmen zu treffen, um eine Störwirkung in den benachbarten Schutzgebieten zu vermeiden.</u>»</p> <p>Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz (neuer 4. Abschnitt): «<u>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.</u>»</p>	<p>Der Drohnenflugbetrieb findet zu anderen Zeiten als der angestammte Motor- und Segelflugbetrieb statt, was unbestrittenermassen zu zusätzlichen Lärmimmissionen führt. Relevant für die Beurteilung der Lärmauswirkungen ist die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen nach LSV. Zudem soll der Drohnenbetrieb auf den Nahbereich der Piste konzentriert und im Betriebsreglement so geregelt werden, dass die Umweltverträglichkeit gewährleistet bleibt.</p> <p>Im Objektblatt ist konkret festzulegen und darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Massnahmen für die bestmögliche Schonung der im Schutzgebiet «Widen» heimischen Vogel- und anderen Tierarten im nachgelagerten Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement zu prüfen, abzuwägen und festzulegen sind.</p>
<p>3 Auf die Ausweitung des Motorflugbetriebs und die Kommerzialisierung des Flugplatzes ist zu verzichten. Die Zahl der Flugbewegungen auf dem heutigen Niveau von 3000 zu beschränken. Die vorgesehenen 5500 Flugbewegungen entsprechen einer Verdoppelung der aktuellen Bewegungen. Weder am Ausbau der Leicht- und Sportfliegerei noch an der Etablierung von Drohnentests besteht ein öffentliches Interesse. Der Flugbetrieb ist auf den bisherigen Rahmen zu begrenzen, ohne neuen Pisten und Hangars.</p>	–	<p>Eine Intensivierung des Motorflugbetriebs ist nicht geplant. Im Objektblatt soll denn auch festgesetzt werden, dass der Motor- und Segelflugbetrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt wird. Das Gebiet mit Lärmbelastung gewährt lediglich einen raumplanerischen Entwicklungsspielraum für die festzulegenden zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 37a LSV. Es orientiert sich am bisher geltenden Lärmbelastungskataster (LBK), der auf 5500 Flugbewegungen beruht. Die Festsetzung einer fixen maximalen Flugbewegungszahl ist nicht störungsgerecht und wird nicht als</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
		zweckmässig erachtet. Für die Beurteilung der Lärmauswirkungen bleibt die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen relevant.
4 Auf einen Betonausbau der Piste resp. eine zusätzliche Versiegelung ist zu verzichten. Der Anrollstreifen ist bereits befestigt. Eine Betonpiste ist in der Landschaft sichtbar, das Areal muss zudem aus der Fruchtfolgefläche (FFF) entfernt werden. Die Versiegelung des Bodens darf nicht zunehmen.	–	Die zusätzliche Versiegelung des Bodens ist unbestritten. Die geplante Befestigung des Anrollstreifens dient auch der Sicherheit im Flugbetrieb. Der notwendige Ersatz von Fruchtfolgeflächen (FFF) ist gewährleistet. Die voraussichtliche Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch den Betonstreifen ist als untergeordnet einzustufen (vgl. Gemeinde Neunkirch, Ziffer 4). Die abschliessende Interessenabwägung erfolgt im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren.
5 Der geplante Hangarneubau ist nicht standortgebunden und nicht zulässig. Auf zusätzliche Gebäude und Hangars ist aus Gründen der Zersiedlung des Landwirtschaftsgebiets zu verzichten. Das Klettgau ist als offene Kulturlandschaft freizuhalten.	–	Auf einem Flugplatz sind Flugplatzanlagen standortgebunden. Der Flugplatz liegt zwar in einem landwirtschaftlich genutzten Gebiet, ist aber eine Infrastrukturanlage, der ein gewisser baulicher Entwicklungsspielraum nicht verwehrt werden soll. Die möglichen Standorte für einen zusätzlichen Hangar sind aber noch näher zu prüfen und einer vertieften Interessenabwägung zu unterziehen (vgl. Kanton Schaffhausen, Ziffern 5 und 6). Die Bewilligung erfolgt in einem Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht.
6 Die Flächen für den ökologischen Ausgleich müssen zusammenhängend an geeigneter Lage für die Ökologie angelegt und langfristig gesichert werden.	–	Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen sind in einem Konzept aufzuzeigen. Sie sollen ökologisch zweckmässig, situationsangepasst und finanziell tragbar sein. Die Notwendigkeit einer langfristigen Sicherung ist unbestritten. Die Umsetzung erfolgt im Zuge eines luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahrens.
7 Bevor eine Festlegung erfolgt, müssen weitergehende Abklärungen zu Vögeln und anderen geschützten Arten im Umkreis von 5 km um den Schmerlat gemacht werden.	–	Im Sinne des Antrags sollen der Drohnenbetrieb sowie allfällige neue Flugrouten so definiert werden, dass die im Schutzgebiet «Widen» heimischen Vogelarten bestmöglich geschont werden. Die dazu notwendigen Massnahmen sind im nachgelagerten Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement zu prüfen, abzuwägen und festzulegen. Der entsprechende Hinweis ist in den Erläuterungstext im Objektblatt aufzunehmen (vgl. Ziffer 2).

Randenvereinigung Schaffhausen

1	<p>Die Zweckbestimmung ist wie folgt anzupassen: «Eine beschränkte Zahl von Motorflügen ohne Bezug zum Segelflugsport ist möglich, darf aber zusammen mit den Schleppflügen 3000 Bewegungen pro Jahr nicht überschreiten.» Das Klettgau und das angrenzende BLN-Gebiet Randen sind bedeutende Lebens-, Wohn- und Erholungsräume, in denen zusätzliche Beeinträchtigungen durch Lärm von Freizeitnutzungen nicht tragbar sind. Am Ausbau der Leicht- und Sportfliegerei besteht kein öffentliches Interesse. Mehr als 3000 Flugbewegungen können nicht toleriert werden. Das öffentliche Interesse an Sicherheit, Ruhe, gesunder Luft und ungestörter Natur überwiegt das private Interesse. Der Segelflugbetrieb soll im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Die Betriebszeiten sowie die verbindlichen Routen der Schleppflugzeuge sind im Betriebsreglement zu regeln.</p>	–	<p>Eine Intensivierung des Motorflugbetriebs ist nicht geplant. Zusätzliche Beeinträchtigungen durch Lärm von Freizeitnutzungen sind nicht zu erwarten. Im Objektblatt soll denn auch festgesetzt werden, dass der Motor- und Segelflugbetrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt wird. Das Gebiet mit Lärmbelastung gewährt lediglich einen raumplanerischen Entwicklungsspielraum für die festzulegenden zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 37a LSV. Es orientiert sich am bisher geltenden Lärmbelastungskataster (LBK), der auf 5500 Flugbewegungen beruht. Die Festsetzung einer fixen maximalen Flugbewegungszahl ist nicht störungsgerecht und wird nicht als zweckmässig erachtet. Für die Beurteilung der Lärmauswirkungen bleibt die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen relevant. Die Betriebszeiten sowie die An- und Abflugrouten werden im nachgelagerten Verfahren zum Betriebsreglement geregelt.</p>
2	<p>Auf das geplante Kompetenzzentrum für Drohnen ist zu verzichten. Testflüge mit Drohnen führen zu einer zusätzlichen Umwelt- und Lärmbelastung sowie zur Notwendigkeit von zusätzlicher Infrastruktur (Piste, Gebäude).</p>	–	<p>Der Aufbau eines Kompetenzzentrum für Drohnen und unbemannte Flüge ist im kantonalen Interesse. Festlegungen im SIL zu Flugfeldern orientieren sich am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird. Der Betrieb eines solchen Zentrums und seine Umweltauswirkungen werden im Verfahren zum Betriebsreglement noch vertieft zu prüfen und einer abschliessenden Interessenabwägung zu unterziehen sein. Mit ihrer grundsätzlichen Zustimmung haben der Kanton und die Standortgemeinden aber bereits eine erste Abwägung vorgenommen.</p>
3	<p>Der geplante Hangarneubau ist nicht standortgebunden und nicht zulässig. Neubauten und Pistenverlängerungen erübrigen sich bei einer Verkehrseinschränkung in der Zweckbestimmung. Der Schutz der Fruchtfolgeflächen (FFF) überwiegt ebenfalls die privaten Interessen. Zudem sind keine Zwischenergebnisse festzuhalten, für den kantonalen Richtplan Schaffhausen gilt die heutige Ausgangslage als Festsetzung.</p>	–	<p>Auf einem Flugplatz sind Flugplatzanlagen standortgebunden und zulässig. Ein gewisser Spielraum für Umbauten, Erneuerungen und Erweiterungen der Flugplatzinfrastruktur soll gewährleistet werden, was nicht zwingend mit einer Ausweitung des Verkehrs verbunden sein muss.</p> <p>Die möglichen Standorte für einen zusätzlichen Hangar werden noch näher zu prüfen und einer vertieften Interessenabwägung zu unterziehen sein (vgl. Kanton Schaffhausen, Ziffern 5 und 6). Die Bewilligung erfolgt in einem Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht. Gleiches gilt für eine allfällige Pistenverlängerung. Beanspruchte FFF müssen nach den kantonalen Bestimmungen kompensiert werden.</p> <p>Die Festlegung von Zwischenergebnissen ist angezeigt, wenn Standorte noch nicht abschliessend bestimmt und die raumplanerische Koordination noch nicht abgeschlossen sind. Die Festlegungen im SIL-Objektblatt stehen nicht im Widerspruch zum kantonalen Richtplan (vgl. Kanton Schaffhausen, Ziff. 1).</p>

Schweizerische Vogelwarte

- | | | |
|--|---|--|
| <p>1 Im Objektblatt ist festzuhalten, dass das Gebiet «Widen» (nördlich Hauptstrasse Neunkirch–Lönnigen weder von Flugzeugen noch von Drohnen überflogen werden darf. Mindestens soll aber eine Flughöhe von 450 m über Boden eingehalten werden (auch von Motorflugzeugen, die nicht Segelflugzeuge schleppen).</p> <p>Das Klettgau nimmt für die Erhaltung und Förderung von seltenen und bedrohten Arten des Kulturlands schweizweit eine herausragende Stellung ein. Dank der ökologischen Aufwertung (Zusammenarbeit von Behörden, Organisationen und Landwirten) sind im Gebiet «Widen» heute 14 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche als hochwertige Biodiversitätsfläche ausgewiesen. Dank der Lebensraumqualität sind dort zahlreiche gefährdete Tier- und Pflanzenarten teils in grossen und florierenden Populationen anzutreffen. Damit diese Tierarten nicht gestört werden, braucht es Schutzmassnahmen (z. B. Leinenpflicht für Hunde, Fahrverbot für Privatfahrzeuge). Flugzeuge können für Vögel und andere Tierarten auch als Störquelle wirken. Der bisherige Betrieb des Flugplatzes (Segelflug) hat kaum zu Meldungen von Störungen geführt.</p> | <p>Festlegungen Rahmenbedingungen zum Betrieb (1. Abschnitt): «[...] geplanten Drohnenbetrieb ergänzt. <u>Dabei sind geeignete Massnahmen zu treffen, um eine Störwirkung in den benachbarten Schutzgebieten zu vermeiden.</u>»</p> <p>Erläuterungen Natur- und Landschaftsschutz (neuer 4. Abschnitt): «<u>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.</u>»</p> | <p>Die bestehende Volte für den Motorflug führt in ca. 640 m über Meer über das nördlich des Flugplatzes liegende Schutzgebiet «Widen». Die beantragte minimale Überflughöhe von 450 m wird somit bereits heute nicht eingehalten. Ein wesentlicher Konflikt des bestehenden Flugbetriebs mit der ansässigen Vogelpopulation steht trotzdem nicht im Raum. Mit dem Objektblatt ist weder eine Änderung dieser Volte mit den daran geknüpften An- und Abflugrouten noch eine Intensivierung des Motorflugverkehrs geplant. Das Gebiet für Lärmbelastung gewährt lediglich einen raumplanerischen Entwicklungsspielraum für die festzulegenden zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 37a LSV.</p> <p>Neu ist der geplante Aufbau eines Kompetenzzentrums für Drohnen. Im Sinne des Antrags sollen der Drohnenbetrieb sowie allfällige neue Flugrouten so definiert werden, dass die im Schutzgebiet «Widen» heimischen Vogelarten bestmöglich geschont werden. Die dazu notwendigen Massnahmen sind im nachgelagerten Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement zu prüfen, abzuwägen und festzulegen. Die entsprechende Festlegung mit einem Hinweis im Erläuterungstext ist ins Objektblatt aufzunehmen.</p> |
|--|---|--|

SP-Sektion Klettgau West

- | | | |
|---|----------|--|
| <p>1 Auf den Aufbau eines Kompetenzzentrums für Drohnen ist zu verzichten. Die Belastung für Natur und Mensch ist zu hoch (Lärm, Mehrverkehr, höhere Luft-raumbelastung, zusätzliche Zersiedlung). Ein solches Zentrum gehört weder in die Landwirtschaftszone noch an den Rand eines Naturschutzgebiets. Eine weitgehend emissionsarme Region würde durch den Mehrverkehr höheren Lärm- und Luft-raumbelastungen ausgesetzt. Durch den Drohnenbetrieb an Werktagen und Segelflugbetrieb an den Wochenenden verschwinden die Ruhephasen für Natur und Mensch.</p> | <p>–</p> | <p>Der Aufbau eines Kompetenzzentrum für Drohnen und unbemannte Flüge ist im kantonalen Interesse. Festlegungen im SIL zu Flugfeldern orientieren sich am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird. Der Betrieb eines solchen Zentrums und seine Umweltauswirkungen werden im Verfahren zum Betriebsreglement noch vertieft zu prüfen und einer abschliessenden Interessenabwägung zu unterziehen sein. Mit ihrer grundsätzlichen Zustimmung haben der Kanton und die Standortgemeinden aber bereits eine erste Abwägung vorgenommen.</p> |
| <p>2 Der Flugbetrieb nach heutigem Regime ist der Region angepasst. Eine zusätzliche Lärmbelastung ist zu vermeiden. Mit dem Drohnenflugbetrieb an Werktagen und Flugbetrieb an Wochenenden wird das Gebiet ständig beschallt. Auf die Ausweitung des Motorflugbetriebs und die Kommerzialisierung des Flugplatzes ist zu verzichten. Die Anzahl Motorflüge ohne Bezug zum Segelflugsport sind auf das heutige Niveau von 3000 zu beschränken. Das öffentliche Interesse an Sicherheit, Ruhe, gesunder Luft und ungestörter Natur überwiegt das private Interesse. Das unausgeschöpfte Potenzial im Motorflug darf nicht für Drohnenflüge genutzt werden.</p> | <p>–</p> | <p>Eine Intensivierung des Motorflugbetriebs ist nicht geplant. Im Objektblatt soll denn auch festgesetzt werden, dass der Motor- und Segelflugbetrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt wird. Das Gebiet mit Lärmbelastung gewährt lediglich einen raumplanerischen Entwicklungsspielraum für die festzulegenden zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 37a LSV. Es orientiert sich am bisher geltenden Lärmbelastungskatater (LBK), der auf 5500 Flugbewegungen beruht. Die Festsetzung einer fixen maximalen Flugbewegungszahl ist nicht störungsgerecht und wird nicht als zweckmässig erachtet. Für die Beurteilung der Lärmauswirkungen bleibt die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen relevant, unabhängig von der Zusammensetzung des Verkehrs.</p> |

3	Auf zusätzliche Gebäude und Hangars ist aus Gründen der Zersiedlung des Landwirtschaftsgebiets zu verzichten. Das Klettgau ist als offene Kulturlandschaft freizuhalten. Drohnen-Werkhallen ausserhalb des Baugebiets sind nicht standortgebunden und nicht zulässig.	–	Auf einem Flugplatz sind Flugplatzanlagen standortgebunden und zulässig. Die Bewilligung erfolgt in einem Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht. Ob es sich bei dem geplanten Neubau tatsächlich um eine Flugplatzanlage handelt, wird anhand des konkreten Projekts vorangehend aber zu prüfen sein.
4	Der Pistenverlängerung ist nur soweit zuzustimmen, dass sie der Sicherheit beim heutigen Flugregime dient. Damit sollen nicht schwerere Motorflugzeuge verkehren oder vermehrte Flugbewegungen stattfinden können.	–	Mit der Festlegung im SIL-Objektblatt (Zwischenergebnis) wird lediglich die Fläche für einen möglichen Pistenausbau gesichert. Der effektive Bedarf für eine Pistenverlängerung nach Osten oder Westen muss aber noch erbracht und die Interessenabwägung dazu im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren vorgenommen werden.
5	Auf einen Betonausbau der Piste resp. des Anrollstreifens ist zu verzichten. Der Anrollstreifen ist bereits befestigt. Eine Betonpiste ist in der Landschaft sichtbar, das Areal muss zudem aus der Fruchtfolgefläche (FFF) entfernt werden.	–	Die geplante Befestigung des Anrollstreifens dient auch der Sicherheit im Flugbetrieb. Der notwendige Ersatz von Fruchtfolgeflächen (FFF) ist gewährleistet. Die voraussichtliche Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch den Betonstreifen ist als untergeordnet einzustufen (vgl. Gemeinde Neunkirch, Ziffer 4). Die abschliessende Interessenabwägung erfolgt im nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren.
6	Das Gebiet «Widen» nördlich des Flugplatzes wird seit 40 Jahren ökologisch aufgewertet. Ausgleichsmassnahmen können die Beeinträchtigung dieser wertvollen Naturschutz- und Biodiversitätsfläche nicht ausgleichen. Drohnenaktivitäten im Luftraum und Lärm sind Stressfaktoren für die Vögel und haben einschneidende Folgen. Statt einer zusätzlichen Belastung soll am heutigen Flugregime festgehalten werden.	<p>Festlegungen Rahmenbedingungen zum Betrieb (1. Abschnitt): «[...] geplanten Drohnenbetrieb ergänzt. <u>Dabei sind geeignete Massnahmen zu treffen, um eine Störwirkung in den benachbarten Schutzgebieten zu vermeiden.</u>»</p> <p>Erläuterungen Natur- und Landschaftschutz (neuer 4. Abschnitt): «<u>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.</u>»</p>	Im Sinne des Antrags sollen der Drohnenbetrieb sowie allfällige neue Flugrouten so definiert werden, dass die im Schutzgebiet «Widen» heimischen Vogelarten bestmöglich geschont werden. Die dazu notwendigen Massnahmen sind im nachgelagerten Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement zu prüfen, abzuwägen und festzulegen. Die entsprechende Festlegung mit einem Hinweis im Erläuterungstext ist ins Objektblatt aufzunehmen.

b) Privatpersonen

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
1	–	Die Feststellung ist zwar korrekt, ein widerrechtlicher Flugbetrieb hat jedoch zu keinem Zeitpunkt stattgefunden. Dennoch soll im Objektblatt festgesetzt werden, dass das Reglement überprüft und an die aktuellen Verhältnisse anzupassen ist.
2	–	–

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>3 Die Flugplatzhalterin hat die bestehende Graspiste auf der gesamten Länge sowie einen Rollstreifen zum Hangar bereits mit Kunststoff-Rasengitterelementen befestigt. Diese Befestigung erfolgte ohne das dazu erforderliche Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht. Die befestigte Piste erlaubt Starts und Landungen, wenn die Graspiste aus Witterungsgründen nicht benützt werden kann. Von dieser Möglichkeit wird fast ausschliesslich von Motorflugzeugen Gebrauch gemacht. Deshalb gibt es auf dem Flugfeld auch keine Winterpause mehr.</p>	–	<p>Die Pistenbefestigung mit Kunststoff-Rasengitterelementen muss in einem nachträglichen Plangenehmigungsverfahren beantragt, geprüft und bewilligt werden. Eine Festlegung im SIL-Objektblatt ist dazu nicht erforderlich.</p>
<p>4 Auf dem Flugplatz soll ein Drohnenkompetenzzentrum entstehen. Testflüge werden bereits regelmässig durchgeführt. Zu diesem Zweck wurde bereits ein mobiler Flugzeughangar erstellt. Diese kommerziell ausgerichteten Flüge mit Drohnen haben keine rechtliche Grundlage in der aktuell gültigen Betriebsbewilligung und im Betriebsreglement. Dennoch fördert die Flugplatzhalterin diese Aktivitäten zur besseren Auslastung des Flugplatzes unter der Woche und zur Generierung von Einnahmen intensiv.</p>	–	<p>Das geltende Betriebsreglement schliesst diesen Drohnenbetrieb nicht aus. Der Betrieb ist nicht widerrechtlich. Dennoch ist es angezeigt, mit dem SIL nun eine planerische Grundlage für den Betrieb eines Kompetenzzentrums für Drohnen zu schaffen und im Betriebsreglement die notwendigen räumlichen und zeitlichen Regelungen dazu zu treffen. Im Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement werden der Betrieb eines solchen Zentrums und seine Umweltauswirkungen noch vertieft zu prüfen und einer abschliessenden Interessenabwägung zu unterziehen sein.</p>
<p>5 Das Flugfeld Schmerlat hat sich seit der Erteilung von Betriebsbewilligung und Genehmigung Betriebsreglement von einem reinen Segelflugfeld zu einem gemischten Segel- und Motorflugfeld sowie zu einem Drohnentestgelände mit kommerzieller Ausrichtung gewandelt. Zudem wurde die Piste ohne Bewilligung befestigt und verlängert.</p> <p>Es kann nicht angehen, dass dieser ohne Bewilligung und öffentliche Verfahren etablierte Betrieb zur Grundlage für die Sachplan-Betrachtungen mit einem zusätzlichen Entwicklungspotenzial gemacht wird. Den am bisherigen SIL-Prozess beteiligten Stellen fehlte die Kenntnis der massgeblichen tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse und die von der Flugplatzhalterin eigenmächtig getätigten Entwicklungsschritte. Das Objektblatt kann nicht als offen und unbeeinflusst zustande gekommen betrachtet werden. Vor diesem Hintergrund wird beantragt, den SIL-Prozess abubrechen und neu einzuleiten.</p>	–	<p>Der Koordinationsprozess und das SIL-Objektblatt sind auf den künftigen Zustand des Flugfelds ausgerichtet. Im Objektblatt wird der Spielraum für die künftige Entwicklung der Infrastruktur und des Betriebs behördenverbindlich gesichert und abgegrenzt. Diese Festlegungen beruhen auf einer ersten, generellen Abwägung der Interessen. Die vertiefte Prüfung der geplanten Vorhaben mit der abschliessenden Interessenabwägung folgen in den nachgelagerten Genehmigungsverfahren.</p> <p>Dass im Koordinationsprozess nicht allen Beteiligten alle Grundlagen bekannt gewesen sind (bestehende Pistenbefestigung mit Kunststoff-Rasengitterelementen), darf bemängelt werden, spielt für die vorgesehenen Festsetzungen im Objektblatt letztlich aber nur eine untergeordnete Rolle.</p> <p>Ein Abbruch des SIL-Verfahrens steht nicht zur Diskussion. Der bestehende Flugbetrieb steht nicht im Widerspruch zum Betriebsreglement, die fehlende Plangenehmigung für die Piste muss in einem ordentlichen Verfahren nachgeholt werden.</p>
<p>6 Die Zweckbestimmung ist wie folgt anzupassen (soweit der SIL-Prozess wider Erwarten auf dem vorliegenden Entwurf weitergeführt wird): «[...] Eine beschränkte Zahl von Motorflügen ohne Bezug zum Segelflugsport ist möglich.» Eventualiter zusätzlich: «Er bietet Platz für den Aufbau eines Kompetenzzentrums für elektrisch betriebene Multikopterdrohnen.» Bei der Zweckbestimmung</p>	–	<p>In der Betriebsbewilligung ist der Zweck der Anlage nicht festgelegt, die heutige Nutzung des Flugplatzes steht nicht im Widerspruch zu dieser Bewilligung. Überdies besteht keine Pflicht, die Zweckbestimmung eines Flugplatzes im SIL auf der bisherigen Nutzung aufzubauen. Das Objektblatt wird auf den künftigen, geplanten Zustand des Flugfelds ausgerichtet. Zudem hat der be-</p>

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>ist anzuknüpfen am Zweck der Anlage im Zeitpunkt der Erteilung der Betriebsbewilligung. Der zwischenzeitliche Ausbau darf nicht berücksichtigt werden. Weder am Ausbau des Motorflugsports noch an einem Drohnenzentrum besteht ein öffentliches Interesse. Dem Motorflug stehen grundlegende und gewichtige öffentliche Interessen (namentlich aus dem Umweltschutz) entgegen. Dies gilt auch für das private wirtschaftliche Interesse der Flugplatzhalterin an den Drohnen-Testflügen. Die Initiative des Kantons für den Aufbau eines Drohnen-Kompetenzzentrums ist vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar.</p>		<p>stehende Betrieb im bisherigen Koordinationsprozess der Behörden zu keinerlei Beanstandungen Anlass gegeben.</p> <p>Dies bedeutet aber keineswegs, dass für den Bau und Betrieb des Flugplatzes auf eine umfassende Ermittlung und Abwägung der Interessen nach den gesetzlichen Bestimmungen verzichtet werden kann. Bei den Flugfeldern orientieren sich die Festlegungen im SIL primär am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird. Dementsprechend haben der Kanton und die Standortgemeinden mit ihrer Zustimmung zu den Festlegungen im Objektblatt eine erste grundsätzliche Interessenabwägung vorgenommen und soll der Spielraum für die geplanten Ausbauten bei Infrastruktur und Betrieb festgelegt werden. Die konkrete Prüfung und die abschliessende Interessenabwägung (z. B. Definition der Flugrouten und Betriebszeiten im Betriebsreglement, Standortwahl für ein zusätzliches Hangargebäude, Pistenbefestigung) folgt in den nachgelagerten Genehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht.</p>
<p>7 Bei den Rahmenbedingungen zum Betrieb ist festzusetzen (neuer Wortlaut): «Der Segelflugbetrieb wird grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt. Sein Potenzial wird auf 1500 Bewegungen festgesetzt. Zusätzlich steht für Motorflüge ohne Bezug zum Segelflugsport (inkl. Motorsegler) jährlich ein Potenzial von 700 Bewegungen zur Verfügung.» Der Segelflugbetrieb ist Ursprung und Grund der Anlage auf dem Schmerlat. Die aktuell jährlich durchschnittlich 1400 Segelflugbewegungen mit den entsprechenden Motorflug-Schleppbewegungen sollen unangetastet bleiben. Auf eine Erhöhung darüber hinaus hat die Flugplatzhalterin keinen Anspruch. Die Leicht- und Sportfliegerei liegt nicht im öffentlichen, sondern im privaten Interesse. Das öffentliche Interesse an Sicherheit, Ruhe, gesunder Luft und ungestörter Natur überwiegt. Motorflugbewegungen auf dem Schmerlat sind raumwirksame Vorgänge mit starker Fernwirkung im ganzen Klettgau. Das Potential darf deshalb nicht auf 5500 festgesetzt werden. Eine Ausweitung des heutigen Motorflugbetriebs geht auch nicht an, weil die Flugplatzhalterin von den durch den unbewilligten Pistenausbau möglich gewordenen zusätzlichen Motorflugbewegungen profitieren würde.</p>	–	<p>Die Festlegung der Rahmenbedingungen zum Betrieb beruht auf einer ersten grundsätzlichen Interessenabwägung (vgl. oben).</p> <p>Eine Intensivierung des Motorflugbetriebs ist nicht geplant. Im Objektblatt soll denn auch festgesetzt werden, dass der Motor- und Segelflugbetrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt wird. Die Fluglärmbelastung wird durch die in einem Genehmigungsverfahren festzulegenden zulässigen Lärmimmissionen nach Art. 37a LSV begrenzt. Das Gebiet mit Lärmbelastung im SIL-Objektblatt gewährt dazu den raumplanerischen Entwicklungsspielraum. Mit dieser Vorgabe sind die geltenden Lärmgrenzwerte überall eingehalten.</p> <p>Das Gebiet für Lärmbelastung orientiert sich am bisher geltenden Lärmbelastungskataster (LBK), der auf 5500 Flugbewegungen beruht. Dieses Potenzial wird im Objektblatt nicht festgesetzt, es dient lediglich als Grundlage für die Berechnung der Lärmbelastung. Die Festsetzung einer fixen maximalen Flugbewegungszahl ist nicht störungsgerecht und wird nicht als zweckmässig erachtet. Für die Beurteilung der Lärmauswirkungen bleibt die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen relevant, unabhängig von der Zusammensetzung des Verkehrs.</p>

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<p>8 «Der Flugbetrieb findet während den Monaten März bis Oktober statt. Die täglichen Betriebszeiten und die Berücksichtigung der Feiertage werden im Betriebsreglement geregelt. Ebenso die verbindlichen Routen der Schleppflugzeuge und die Steigrouten der Motorsegler.» Die Abweichung von der ursprünglich indirekt festgesetzten Betriebszeit von März bis Oktober wurde erst durch den Pistenausbau möglich (Kunststoff-Rasengitterelemente). Bei den Betriebszeiten sind Wochenenden, Feiertage und Mittagspausen zu berücksichtigen. Die Routen der Schleppflugzeuge sind heute nicht verbindlich geregelt, die Piloten halten sich nur ausnahmsweise an die in internen Weisungen selbst auferlegten Beschränkungen.</p>	–	<p>Das Objektblatt beschränkt sich auf die Festlegung, dass das Betriebsreglement zu überprüfen und den aktuellen Verhältnissen anzupassen ist. Die Betriebszeiten sowie die Flugrouten und -verfahren sind standardmässig Bestandteil dieser Anpassung. Eine saisonale Beschränkung des Flugbetriebs stand in den Abwägungen von Kanton und Gemeinden im Koordinationsprozess jedoch nie zur Diskussion.</p>
<p>9 Eventualiter: «Operationsraum der elektrisch betriebenen Multikopterdrohnen ist das Flugfeldareal (Flugplatzperimeter), Das Potenzial der Bewegungen wird auf xy festgelegt. Es wird, wie auch die übrigen zweckmässigen Regelungen zum Multikopterdrohnenbetrieb (z. B. Betriebszeiten), in der Betriebsbewilligung bzw. im Betriebsreglement verbindlich festgesetzt.» Soweit der Kanton tatsächlich an der Schaffung eines Kompetenzzentrums für Drohnen festhalten sollte, wäre auf unbemannte Flüge vollständig zu verzichten und der Drohneinsatz auf elektrisch betriebene Multikopterdrohnen zu beschränken. Das Bewegungspotenzial wäre unabhängig vom Segelflug- und Motorflugpotenzial festzusetzen, der Einsatz- und Testradius räumlich auf das Flugfeldareal zu begrenzen.</p>	<p>Ergänzung in den Festlegungen zum Betrieb und in den Erläuterungen zum Natur- und Landschaftsschutz: vgl. Schweizerische Vogelwarte, Ziffer 1</p>	<p>Die Störwirkung des Drohnenbetriebs im benachbarten Schutzgebiet soll durch geeignete Massnahmen reduziert werden. Diese Massnahmen sind im Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement zu prüfen, abzuwägen und festzulegen. Ebenso wären Einschränkungen auf bestimmte Typen von unbemannten Luftfahrzeugen, Betriebszeiten, Bewegungskontingente oder Einsatzradien allenfalls im Betriebsreglement zu prüfen. Festsetzungen sind im Objektblatt nicht stufengerecht.</p>
<p>10 In den Festlegungen zum Flugplatzperimeter sind die beiden Absätze zum zusätzlichen Hangargebäude und zu den Pistenverlängerungen (Zwischenergebnisse) zu streichen. Der Ausbau erübrigt sich, wenn der Betrieb auf die ursprüngliche Nutzung des Flugfelds beschränkt wird (vgl. oben). Die westwärts bereits erfolgte Verlängerung und Befestigung der Piste über den bestehenden Flugplatzperimeter hinaus ist im Rahmen des einzuleitenden Verfahrens nach Art. 3b Abs. 2 VIL zurückzubauen.</p>	–	<p>Die geplanten Ausbauten der Flugplatzinfrastruktur werden im Hinblick auf eine Festsetzung noch zu prüfen und einer Interessenabwägung zu unterziehen sein. Mit der Festlegung eines Zwischenergebnisses wird der Auftrag dazu erteilt. Die fehlende Plangenehmigung für die Pistenbefestigung muss in einem ordentlichen Verfahren nachgeholt werden. dabei wird zu entscheiden sein, ob die Befestigung genehmigt werden kann oder zurückgebaut werden muss.</p>
<p>11 Die Zahl der Motorflüge soll nicht ausgebaut werden, weil sie sich auch ausserhalb der «Gemeinden mit Lärmbelastung» stark störend auswirken. Gegen den Segelflugbetrieb im jetzigen Umfang ist nichts einzuwenden. Die Schlepprouten, die Routen der Motorsegler sowie die Betriebszeiten sollten aber geregelt, der Betrieb im Winter eingestellt werden (wie früher). Das Naturschutzgebiet «Widen» und das BLN-Gebiet «Randen» sind Gebiete mit lärmempfindlicher Fauna.</p>	–	<p>Ein Ausbau des Motorflugbetriebs ist nicht geplant. Im Objektblatt soll denn auch festgesetzt werden, dass der Motor- und Segelflugbetrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt wird. Die Fluglärmbelastung wird durch das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt, das auf der Grundlage von 5500 Flugbewegungen berechnet ist. Die zulässigen Lärmgrenzwerte sind überall eingehalten. Die Flugrouten werde im Betriebsreglement festzulegen sein.</p>

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
12 Die Notwendigkeit eines Kompetenzzentrums für Drohnen wird bezweifelt. Namentlich ist ein Testbetrieb für unbemannte Flugzeuge abzulehnen (motorbetriebene Fluggeräte, lange und in Sichtweite zum Flugplatz, militärische Zwecke problematisch).	Ergänzung in den Festlegungen zum Betrieb und in den Erläuterungen zum Natur- und Landschaftsschutz: vgl. Schweizerische Vogelwarte, Ziffer 1	Der Aufbau eines Kompetenzzentrum für Drohnen und unbemannte Flüge ist im kantonalen Interesse. Mit der Festlegung im Objektblatt wird lediglich der Raum dazu geboten. Der Betrieb eines solchen Zentrums und seine Auswirkungen werden im Rahmen des Betriebsreglements noch vertieft zu prüfen und einer abschliessenden Interessenabwägung zu unterziehen sein.
13 Im SIL-Konzeptteil von 2000 ist der Schmerlat als Segelflugfeld bezeichnet. Die Motorflugbewegungen (2800) übersteigen die Segelflugbewegungen (1400) aber bereits heute. Die geplante Erhöhung auf 5500 Motorflugbewegungen bedeutet eine Verdoppelung des Verkehrs, was zu massiv erhöhten Lärm- und Luftemissionen führt. Mit diesen Bewegungen und dem zusätzlich geplanten Drohnenflugbetrieb wird der Segelflugplatz zweckentfremdet. Die betroffene Bevölkerung in den anliegenden Gemeinden hat das Recht, detaillierter informiert zu werden und ihr Einverständnis zu den geplanten Änderungen zu geben.	–	Sowohl das Luftfahrtgesetz als auch der geltende SIL-Konzeptteil unterscheiden nicht zwischen Flugfeldern und Segelflugfeldern. Die Nutzung der Flugfelder wird durch die Zweckbestimmung im SIL-Objektblatt und die Bestimmungen im Betriebsreglement definiert. Eine Zweckentfremdung findet nicht statt. Ein Ausbau des Motorflugbetriebs ist nicht geplant. Im Objektblatt soll denn auch festgesetzt werden, dass der Motor- und Segelflugbetrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt wird. Die Zahl der Flugbewegungen dient einzig als Grundlage für die Berechnung der Lärmbelastungskurven. Die Betriebszeiten und Flugverfahren werden in Betriebsreglement geregelt. Im Genehmigungsverfahren ist eine öffentliche Auflage mit der Möglichkeit zur Einsprache vorgesehen. Die Information und das Mitspracherecht der Bevölkerung bleiben damit weiterhin sichergestellt.
14 Bei der Zweckbestimmung und den Rahmenbedingungen zum Betrieb von unbemannten Drohnen sind keine Grenzen gesetzt. Zugelassene Maximalgrössen sind zu definieren. Drohnen in der Grösse von Schleppflugzeugen verursachen zusätzliche Lärmimmissionen. Zum Dauerbetrieb mit Schleppflugzeugen an schönen Wochenenden müsste der Betrieb auf Montag bis Freitag ausgedehnt werden. Lärmemissionen sind klar zu definieren, der Motorenlärm dieser Flugzeuge entspricht nicht den Lärmvorschriften.	–	Für unbemannte Drohnen, die wie Flugzeuge operieren, gelten die gleichen Bestimmungen wie für die Motorflugzeuge, die im Betriebsreglement zu regeln sind (Flugverfahren, Betriebszeiten). Die Fluglärmbelastung ist durch das im SIL-Objektblatt festgelegte Gebiet mit Lärmbelastung sowie die zulässigen Lärmimmissionen nach LSV Art. 37a begrenzt. Die Lärmgrenzwerte sind überall eingehalten.
15 Die Zweckbestimmung soll dem zum Zeitpunkt der Betriebsbewilligung vorgesehenen Segelflugsport dienen. Die Ausweitung auf den Motorflug und unbemannte Flüge wird abgelehnt. Eine beschränkte Anzahl Motorflüge könnte erlaubt werden, sicher aber nicht die genannten 5500. Damit sollen die Lärmbelastung und der Ausstoss von Treibhausgasen vermindert und die Lebensqualität im Klettgau erhalten werden.	–	Die Festlegung der Zweckbestimmung beruht auf einer ersten grundsätzlichen Interessenabwägung (vgl. Ziffern 6 / 7). Die Betriebsbewilligung ist nicht auf den Segelflugsport begrenzt. Eine Intensivierung des Motorflugbetriebs ist nicht geplant. Im Objektblatt soll denn auch festgesetzt werden, dass der Motor- und Segelflugbetrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt wird. Die Fluglärmbelastung wird durch das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt, das auf der Grundlage von 5500 Flugbewegungen berechnet ist. Die zulässigen Lärmgrenzwerte sind überall eingehalten.
16 Das vorgesehene Kompetenzzentrum für Drohnen muss sich auf elektrisch betriebene Drohnen beschränken. Unbemannte Flüge, die wohl vorwiegend für militärische Interessen dienen, dürfen keinesfalls erlaubt werden.	–	Für unbemannte Drohnen, die wie Flugzeuge operieren, gelten die gleichen Bestimmungen wie für die Motorflugzeuge, die im Betriebsreglement zu regeln sind. Ein Verbot ist derzeit nicht vorgesehen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
17 Nach den Bestimmungen im Objektblatt muss das Betriebsreglement überprüft und an die aktuellen Verhältnisse angepasst werden. D. h. die Flugplatzbetreiberin hat freie Hand und kann den Betrieb ausweiten wie sie will. Deshalb wird gefordert, dass verbindliche Flugrouten festzulegen sind, die auch regelmässig kontrolliert werden. Weiter sind Ruhezeiten festzulegen (z. B. Mittagszeit, Sonn- und Feiertage, Jahreszeiten).	–	Wie gefordert, sind die An- und Abflugverfahren resp. -routen im Betriebsreglement festzulegen. Weiter sind auch die Betriebszeiten festzulegen. Im Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement ist eine öffentliche Auflage mit der Möglichkeit zur Einsprache vorgesehen.
18 Die Beschränkung der Gemeinden mit Lärmbelastung auf Neunkirch und Löhningen ist unhaltbar. Es ist absurd, eine Höhenbeschränkung für Gemeinden wie Siblingen zu stipulieren und gleichzeitig zu erklären, eine nennenswerte Lärmbelastung gebe es nicht.	–	Als Gemeinden mit Lärmbelastung sind im Objektblatt diejenigen Gemeinden aufgelistet, deren Territorium von einer Lärmbelastung über dem Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (55 dB(A)) nach LSV berührt ist («Gebiet mit Lärmbelastung»).
19 Der ökologische Ausgleich muss gemäss dem Erläuterungstext im Objektblatt nur aufgezeigt aber nicht erbracht werden. Wenn er zu teuer ist, ist er für die Flugplatzbetreiberin nicht verpflichtend	–	Das Gemeindegebiet von Siblingen ist vom technischen, nach internationalen Normen konstruierten Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) tangiert, konkret von der sogenannten «Horizontalebene» 45 m über dem Referenzpunkt auf der Piste.
		Gemäss den Festsetzungen sollen luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz ökologisch aufgewertet werden. Die konkreten Massnahmen sind in einem Konzept aufzuzeigen. Die Umsetzung erfolgt im nächsten Genehmigungsverfahren.

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV im Hinblick auf den geplanten BR-Entscheid vom 21.02.2024

Gegenstand der Überarbeitung:

- *Flugfeld Schaffhausen (SH)*, neu

Planende Bundesstelle: *BAZL*

Feststellungen

Aspekte	Anforderungen	Befund	Beurteilung
Inhalt	Sachplanerarbeitung nötig (Art. 14 Abs. 1 und Art. 17 Abs. 4 RPV)	Mit der vorliegenden Anpassung wird das Objektblatt Flugfeld Schaffhausen zur Genehmigung unterbreitet. Die geplanten Änderungen des Sachplans wirken sich unterschiedlich auf Raum und Umwelt aus und bedingen eine formelle Anpassung des SIL.	Anforderung erfüllt
	Konzeption der Sachplanfestlegungen zweckmässig (Art. 14 Abs. 2 und 3 RPV)	Ausgehend vom konzeptionellen Teil des Sachplans, präzisiert der Bund mit der vorliegenden Anpassung, welche Ziele er für die betroffenen Anlagen verfolgt und wie diese mit den räumlichen Entwicklungszielen und -Nutzungen abgestimmt sind. Die Konzeption des Objektblattes und dessen Karten entspricht den übrigen Objekten des Sachplans.	Anforderung erfüllt
	Umfassende räumliche Koordination (Art. 2 und 3 RPV)	Die Grundlage für die Erarbeitung und die Anpassung der Objektblätter ist das in den konzeptionellen Zielen und Vorgaben zur räumlichen Abstimmung (SIL Konzeptteil) vorgesehene Koordinationsprotokoll. Darin werden die Ergebnisse der Zusammenarbeit festgehalten. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden unter Einbezug der betroffenen Parteien (Bundesstellen, Kantonsstellen, Gemeinden, Flugplatzhalter), alle Interessen ermittelt und beurteilt; die Konflikte und Differenzen wurden aufgezeigt und Massnahmen formuliert. Für das Flugfeld Schaffhausen wurde ein Koordinationsprotokoll erstellt. Die Koordination mit anderen Tätigkeiten von Bund und Kantonen ist somit sichergestellt.	Anforderung erfüllt
	Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 1 und 3 RPG)	Im Koordinationsprozess des Sachplans wurden Massnahmen zur besseren Einordnung der Anlagen auf lokaler/regionaler Ebene geprüft und die nachteiligen Auswirkungen auf Bevölkerung, Wirtschaft und natürliche Lebensgrundlagen möglichst beschränkt.	Anforderung erfüllt

	Vereinbarkeit mit geltenden Planungen und Vorschriften (Art. 2 RPV)	Die Anhörung des Standortkantons SH hat grundsätzlich keine Unvereinbarkeiten mit den Sachplänen des Bundes und den geltenden kantonalen Richtplänen zu Tage gebracht. Gleiches gilt für die Ämterkonsultation. Aus den kantonalen Stellungnahmen ist allerdings Aufbau eines Drohnenkompetenzzentrums keine hinreichende Interessenabwägung zu den Festlegungen im Objektblatt hervorgegangen, weshalb das BAZL den Kanton SH um eine erneute Stellungnahme in Bezug auf die Interessenabwägung zwischen der geplanten Nutzung des Flugplatzes und den Schutzzielen und Nutzungen der tangierten Räume gebeten hat. Der Kanton SH ist dieser Forderung mit Schreiben vom 05.09.2023 nachgekommen und das Objektblatt wurde entsprechend überarbeitet. Die Interessenabwägung auf nachgelagerter Stufe ist sodann bei der Erarbeitung des Betriebsreglements vorzunehmen.	Anforderung erfüllt
	Voraussetzungen für die Festsetzung konkreter Vorhaben (Art. 15 Abs. 3 RPV)	Standort und Bedarf der Anlagen leiten sich aus dem SIL Konzeptteil ab. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden die wesentlichen Auswirkungen der Anlagen auf Raum und Umwelt ermittelt und die Vereinbarkeit mit der relevanten Gesetzgebung überprüft.	Anforderung erfüllt
Verfahren	Zusammenarbeit mit dem ARE und den weiteren Trägern raumwirksamer Aufgaben (Art. 17 und 18 RPV)	Die Sachplananpassung wurde in Zusammenarbeit mit dem ARE erarbeitet. Die betroffenen Behörden des Bundes, der Kanton SH sowie die betroffenen Gemeinden und Flugplatzhalter wurden im anlagespezifischen Koordinationsprozess frühzeitig einbezogen. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit wurden für das neue Objektblatt Flugfeld Schaffhausen in einem Koordinationsprotokoll festgehalten.	Anforderung erfüllt
	Anhörung der Kantone und Gemeinden (Art. 19 Abs. 1 und 2 RPV)	Nach erfolgter Zusammenarbeit hatte der Kanton SH sowie die Gemeinden zwischen November 2022 und März 2023 Gelegenheit, sich zu den Entwürfen des Objektblattes offiziell zu äussern.	Anforderung erfüllt
	Information und Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 19 Abs. 3 und 4 RPV)	Für alle Objektblätter fand zwischen November 2022 und Januar 2023 eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung und der interessierten Kreise statt. Der Erläuterungsbericht zeigt, wie die Einwendungen berücksichtigt worden sind.	Anforderung erfüllt
	Kontrolle der Vereinbarkeit mit der kantonalen Richtplanung (Art. 20 RPV)	Der Kanton SH hatte anlässlich der Anhörung im Q4/2022 sowie Q1/2023 Gelegenheit, noch vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung festzustellen. Das Bereinigungsverfahren nach Art. 13 RPV wurde nicht verlangt, er sieht keinen Widerspruch zum geltenden Richtplan.	Anforderung erfüllt
Form	Form der Sachplanfestlegungen (Art. 15 RPV)	Die verbindlichen Sachplanfestlegungen sind klar ersichtlich. Text und Karten geben Aufschluss über die zum Verständnis der Festlegungen erforderlichen Zusammenhänge.	Anforderung erfüllt
	Erläuterungen (Art. 16 RPV)	Der Erläuterungsbericht enthält Angaben über den Gegenstand und Ablauf der Planung und Zusammenarbeit. Er informiert über die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen.	Anforderung erfüllt
	Veröffentlichung (Art. 4 Abs. 3 RPG)	Die Sachplananpassung wird auf Internet veröffentlicht und kann auf den Webseiten des BAZL, des ARE sowie bei den Raumplanungsfachstellen des involvierten Kantons Schaffhausen konsultiert werden; auf Anfrage kann zudem eine Fassung in Papierform zugestellt werden.	Anforderung erfüllt

Synthese

Inhalt, Verfahren und Form des Sachplans entsprechen den Anforderungen des Raumplanungsrechts. Die Voraussetzungen sind somit erfüllt, um ihn als

Sachplan nach Art. 13 RPG verabschieden zu können.

Bern, den 22.01.2024

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG

Die Direktorin



Lezzi Lauper Maria QZOAGC
22.01.2024

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Ur. Maria Lezzi