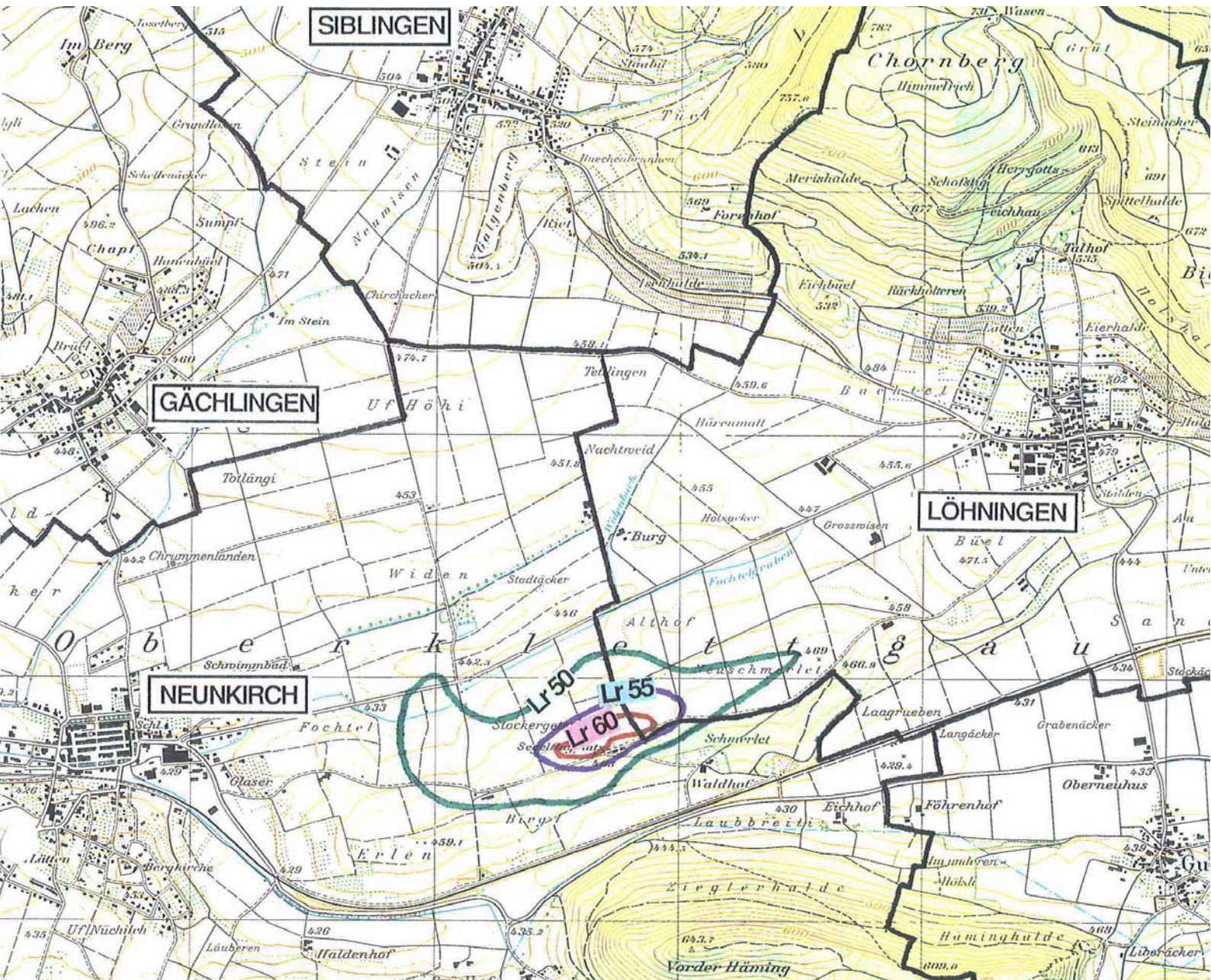




Flugplatz Schaffhausen

Lärmbelastungskataster

Mai 1993



Impressum**Herausgeber**

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
CH-3003 Bern

Flugplatzhalter

Segelfluggruppe Schaffhausen
8200 Schaffhausen

Technischer Bericht

Bärchtold AG Ingenieure ETH/ SIA/ ASIC
Bern/ Thun/ Schönried

Zitierweise

Lärmbelastungskataster Flugplatz Schaffhausen, Mai 1993

Bezugsquelle

In elektronischer Form: www.bazl.admin.ch

07.2009

Im Rahmen des Erstellens der Lärmbelastungskataster (LBK) der Schweizer Flugplätze werden die gesamten vom BAZL bisher erstellten Berichte für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Der LBK für den Flugplatz Schaffhausen wurde bereits 1993 erstellt und an die kantonalen und kommunalen Behörden verteilt. Das hier publizierte Dokument ist eine digital aufbereitete Version des gescannten ursprünglichen Katasters.

Beim LBK handelt es sich um eine Momentaufnahme des Zustandes zum Zeitpunkt der Ermittlung. Aufgrund seines Inventarcharakters und angesichts des fehlenden Auflage- und Rechtsschutzverfahrens kann der LBK keine grundeigentümerverbindliche Wirkung entfalten. Bei Bauvorhaben oder Zonenplanänderungen im Bereich von lärmbelasteten Gebieten ist die Aktualität der im LBK gemachten Aussagen einzelfallweise zu überprüfen. Die Gliederung des gescannten Berichtes wird auf der nächsten Seite beschrieben.

1 Einführung

EINFUEHRUNG

Der Vollzug des Umweltschutzgesetzes (USG) im Bereich Lärm wird von der Lärmschutzverordnung (LSV) geregelt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) als die für zivile Flugplätze zuständige Vollzugsbehörde hat im Sinne dieser Verordnung die vom Flugplatz Schaffhausen ausgehenden Fluglärmimmissionen in einem Lärmbelastungskataster festgelegt. Dieser Kataster liegt hier vor. Er zeigt:

- a. die berechnete Lärmbelastung in den umliegenden Gemeinden
- b. das Berechnungsverfahren
- c. die Eingabedaten für die Lärmberechnung
- d. die Nutzung der lärmbelasteten Gebiete
- e. die (noch) provisorischen Empfindlichkeitsstufen
- f. die Anlagen und ihre Eigentümer

Mit diesem Lärmbelastungskataster wird festgestellt, ob und in welchem Mass Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Er ist verwaltungsanweisend und wird nicht öffentlich aufgelegt.

Der Lärmbelastungskataster kann von jedermann bei den betroffenen Gemeinden, bei der Lärmschutzfachstelle des Kantons, beim Flugplatzhalter oder beim Bundesamt für Zivilluftfahrt eingesehen werden.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann eine Ueberprüfung der Lärmbelastung anordnen, wenn künftig Grund zur Annahme besteht, dass die ausgewiesenen Belastungswerte überschritten sind oder ihre Ueberschreitung zu erwarten ist.

INHALT

- 1 Einführung
- 2 Bericht über die Berechnung der Lärmbelastungskurven
- 3 Lärmbelastungskurven - Uebersicht 1:25'000
- 4 Lärmbelastungskataster 1:10'000 Gemeinde Löhningen
Gemeinde Neunkirch
- 5 Beurteilung

2 Bericht über die Berechnung der Lärmbelastungskurven

BÄCHTOLD AG INGENIEURE ETH/SIA BERN/THUN/SCHÖNRIED

FLUGPLATZ SCHAFFHAUSEN

Lärmbelastungskurven Lr

Bericht vom September 1991

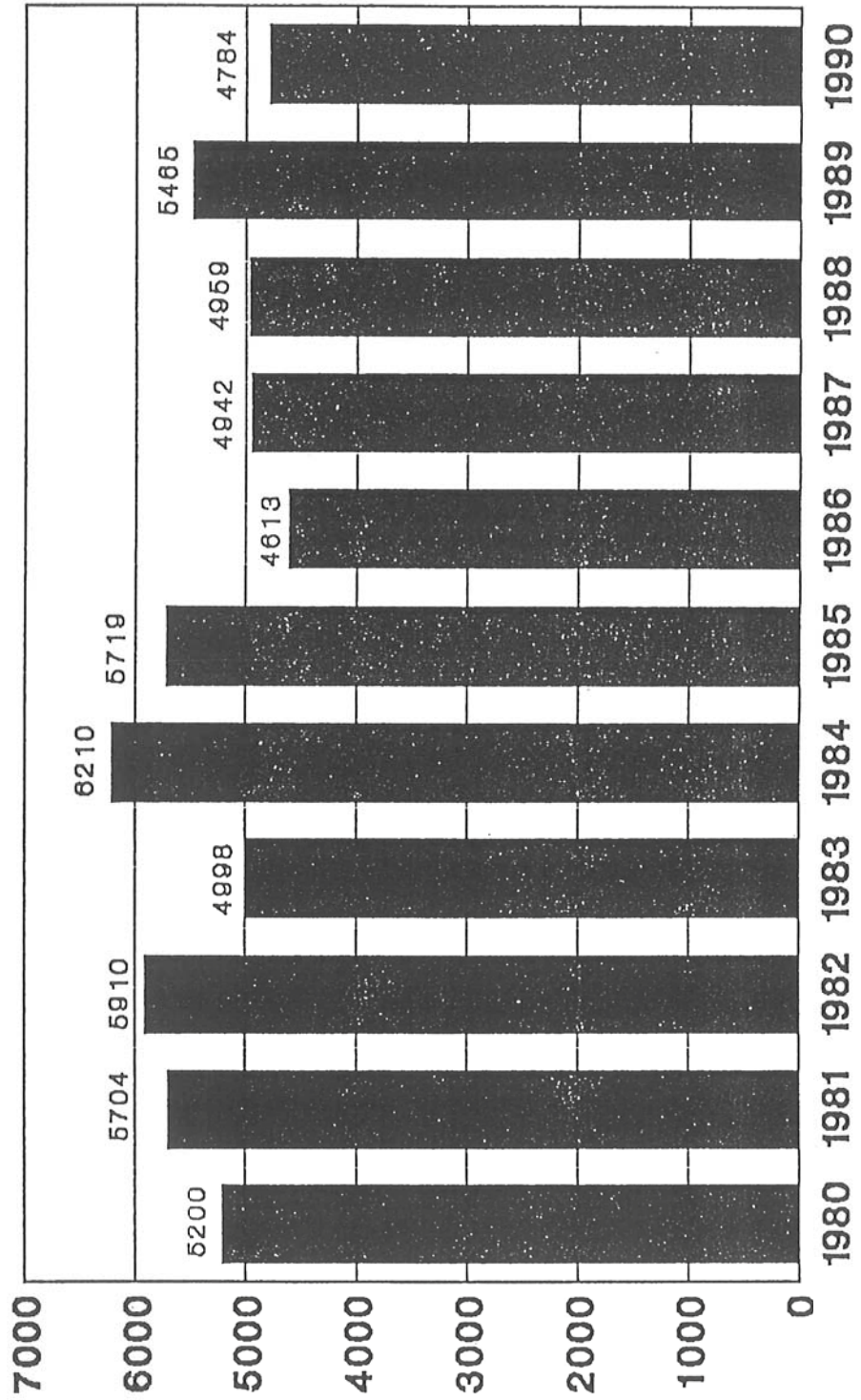
Zusammenfassung der Eingabedaten für die Berechnung der
Lärmbelastungskurven mit dem Modell AVI 88 Version 1.1

Flugplatzhalter: Segelfluggruppe Schaffhausen
Postfach 470

8201 Schaffhausen

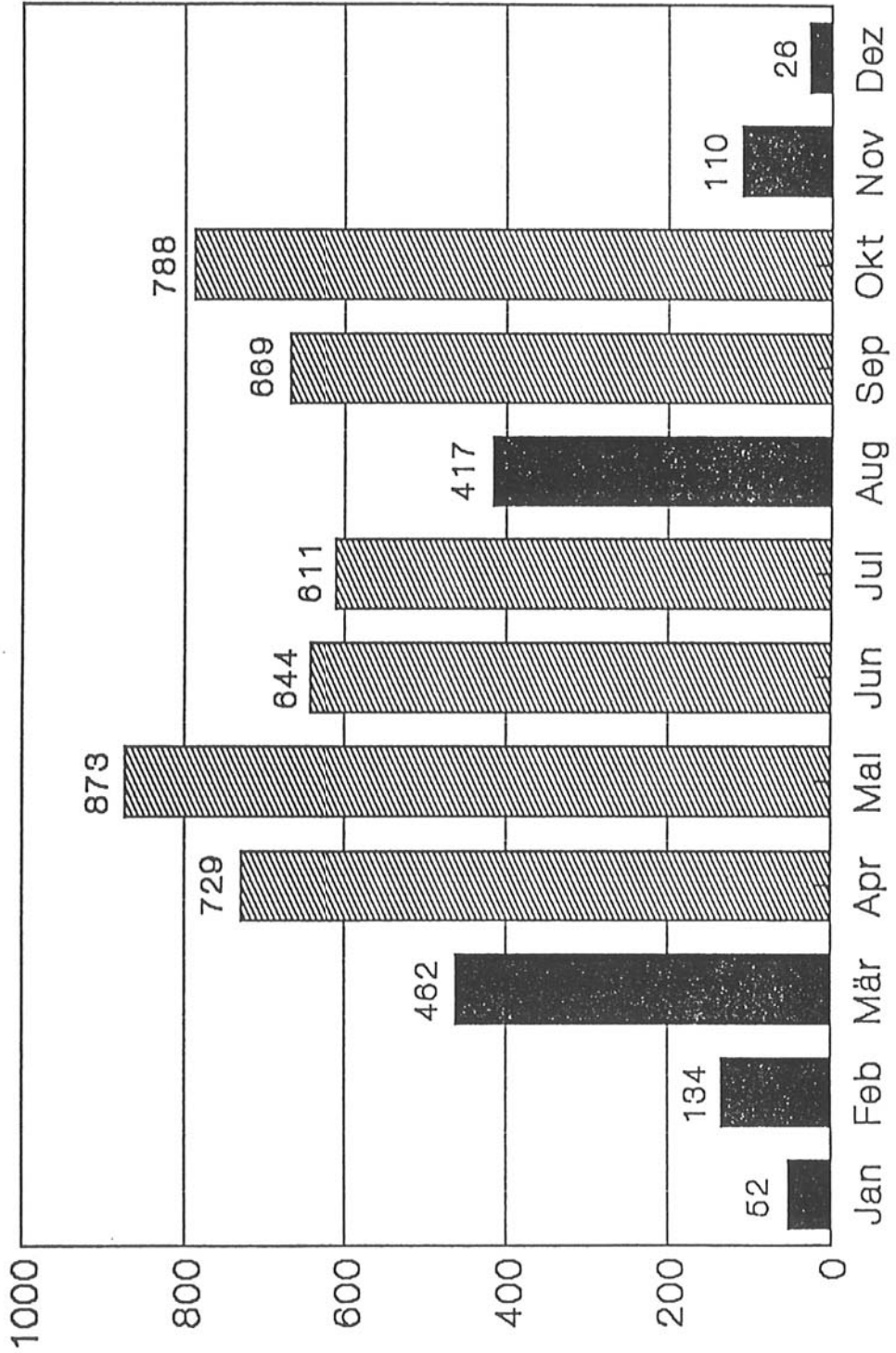
1. BEWEGUNGSZAHLEN DER JAHRE 1980 bis 1990

BERECHNUNG DER LAERMBELASTUNGSKURVEN Flugplatz Schaffhausen



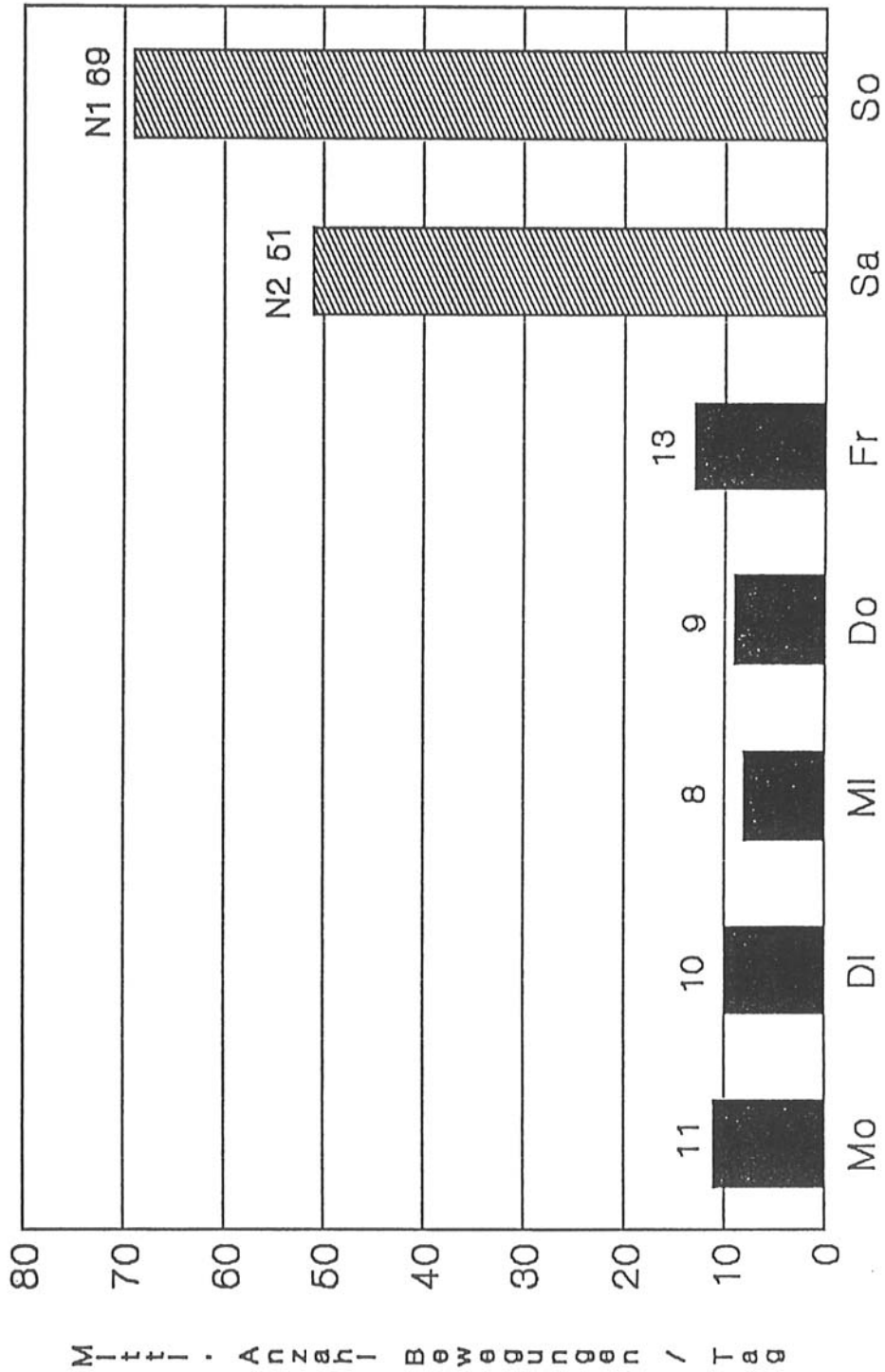
2. BESTIMMUNG DER SECHS VERKEHRSREICHSTEN MONATE

BERECHNUNG DER LAERBELASTUNGSKURVEN
 Flughafen Schaffhausen, Betriebsjahr 90



3. BESTIMMUNG DER ZWEI VERKEHRSREICHSTEN WOCHENTAGE N1, N2
VON DEN SECHS VERKEHRSREICHSTEN MONATEN

BERECHNUNG DER LAERMBELASTUNGSKURVEN
Flugplatz Schaffhausen, Betriebsjahr 90



4. Flugbewegungszahl n

(Lärmschutz-Verordnung LSV Anhang 5, Ziffer 32)

Bestimmung der Flugbewegungszahl n

$$n = (N1 + N2) / 24 = \underline{5,0 \text{ Flugbewegungen/Stunden}}$$

5. Jährliche Bewegungszahl

N = 5 515 entsprechend dem Betriebsjahr 1990

(Ermittlungsbasis: Startlisten)

Die Differenz in der Anzahl Bewegungen zur Jahresstatistik auf Seite 2 (zusammengestellt aus der BAZL-Statistik) liegt in einer neuen Zählungsart für Motorsegler.

6. Mittlere Pistenbenutzung

Betriebsart	Piste	Verkehrsanteil
1. Volten	07	25 %
	25	75 %
2. Reiseflug	07	40 %
	25	60 %
3. Segelflugzeugschlepp	07	30 %
	25	70 %

7. Hauptsächlich eingesetzte Luftfahrzeugtypen

Typ	Anteil	Referenzpegel
Flz Volte 1-motorig (Festpropeller)	6.7 %	66.8 dB (A)
Flz Reise 1-motorig (Festpropeller)	19.7 %	68.2 dB (A)
Flz Segelflz.schlepp (Seileinzug)	60.0 %	67.8 dB (A)
Flz Segelflz.schlepp (Seilabwurf)	13.6 %	66.0 dB (A)

8. Flugwege (Beilagen 2/3)

gemäss: Sichtenflugkarte-ICAO, Schaffhausen LSPF-VAL 2
und Angaben Flugplatzhalter

SCHAFFHAUSEN

SEPTEMBER 1991

9. Beilagen

Beilage 1: Lärmbelastungskurven Lr, Massstab 1:25'000

Beilage 2: Sichtenflugkarte-ICAO, Schaffhausen LSPF-VAL 2

Beilage 3: Flugwege

BÄCHTOLD AG, ING. ETH/SIA/ASIC
BERN

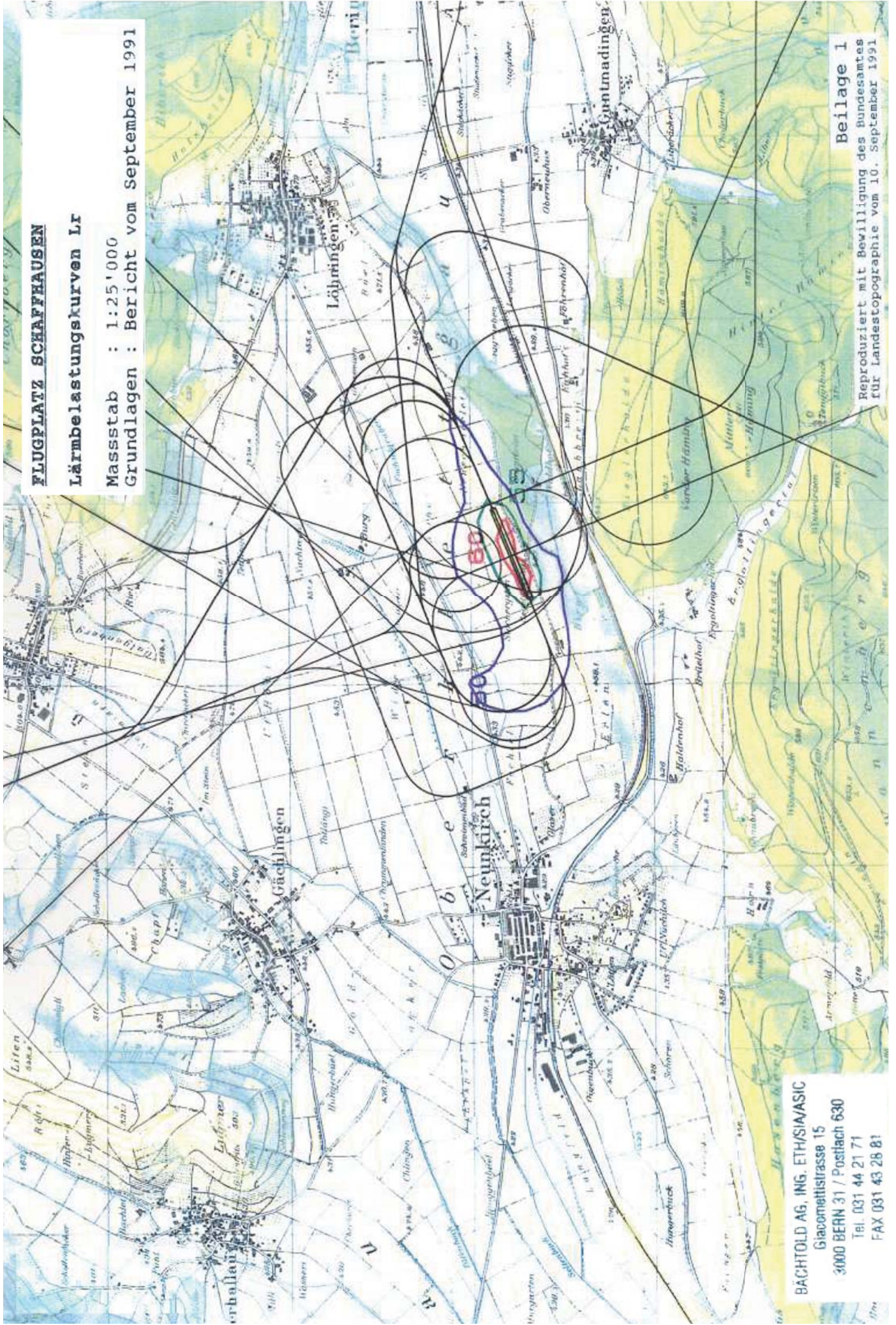
Bern, 17. September 1991 Seg/fl

FLUGPLATZ SCHAFFHAUSEN

Lärmbelastungskurven Lr

Masstab : 1:25'000

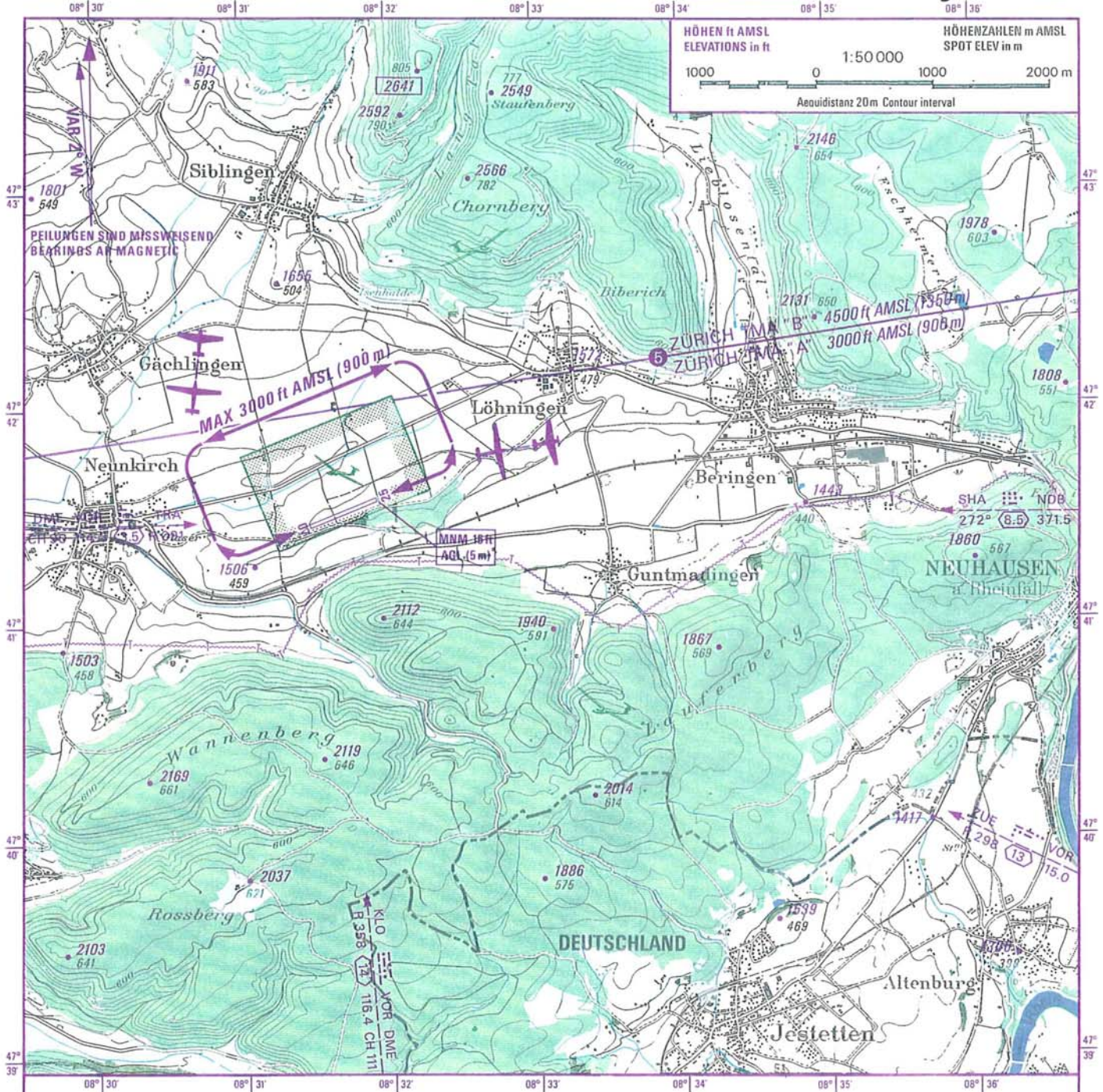
Grundlagen : Bericht vom September 1991



BACHTOLD AG, ING. ETH/SIA/SIC
Giacomettistrasse 15
3000 BERN 31 / Postfach 630
Tel. 031 44 21 71
FAX 031 43 28 81

Beilage 1

Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 10. September 1991



BEMERKUNGEN

1. Benützungsbedingungen: PPR
2. MON-FRI für Dritte gesperrt.
3. ACFT in transit Überflug des AD vermeiden
CTN GLD ACT HJ
4. Überflug von Siedlungen unbedingt vermeiden
5. Flugbeschränkungen in der TMA Zürich
 ◻ RAC 3-1-3
 ◻ RAC 4-3 CVFR APP 1/2
6. Segelfluggzonen Schaffhausen Süd, -Nord, Thayngen
 ◻ RAC 6-1 APP 2, 3
 ◻ LFHK

EINRICHTUNGEN

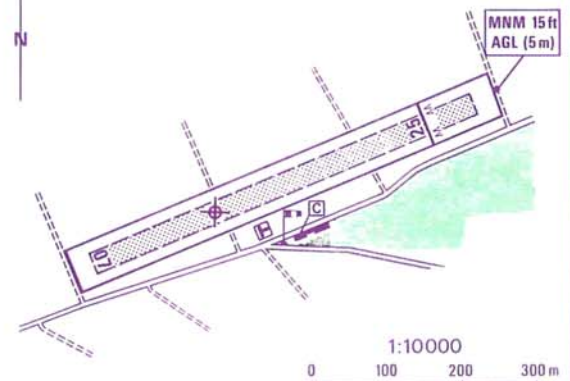
RDO 122.30 MHz (GLD) (MERLA), HX S1

RMK

1. Conditions of use: PPR
2. MON-FRI CLSD to third persons.
3. Transit ACFT avoid overflying the AD
CTN GLD ACT HJ
4. Avoid absolutely overflying built-up areas
5. Flying restrictions in Zürich TMA
 ◻ RAC 3-1-3
 ◻ RAC 4-3 CVFR APP 1/2
6. GLD areas Schaffhausen south, -north, Thayngen
 ◻ RAC 6-1 APP 2, 3
 ◻ LFHK

FACILITIES

ARP: 47° 41' 29" N
08° 31' 37" E



RWY	MAG	m	AVBL LEN LOG	AVBL LEN TKOF	Belag SFC	Tragfähigkeit STRENGTH
070		540x30	540	470	GRASS	0.25 MPa
250			470	540		

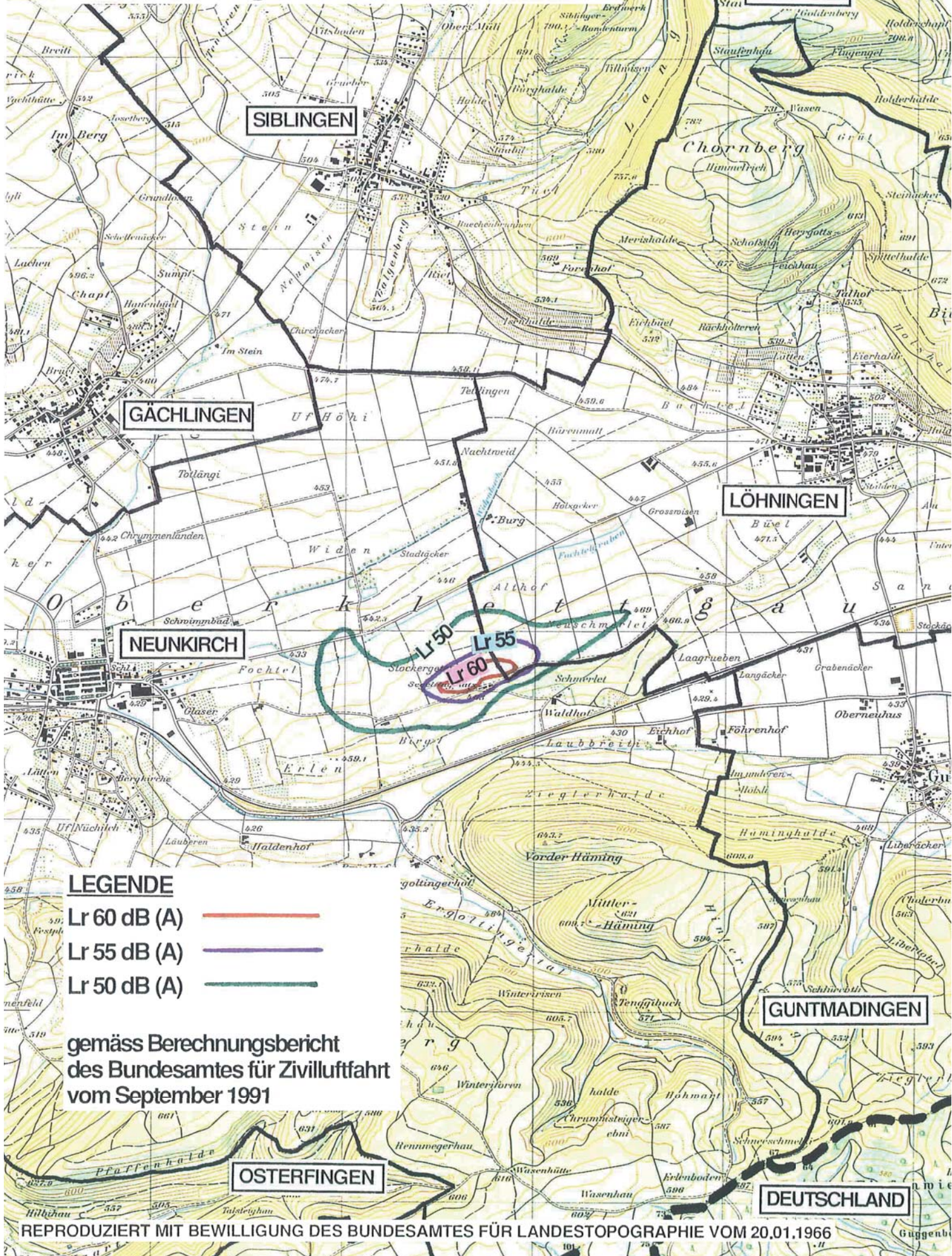
COR: vollständig überarbeitet/completely revised.

Druck: Bundesamt für Landestopographie CH-3084 Wabern. Alle Rechte vorbehalten.

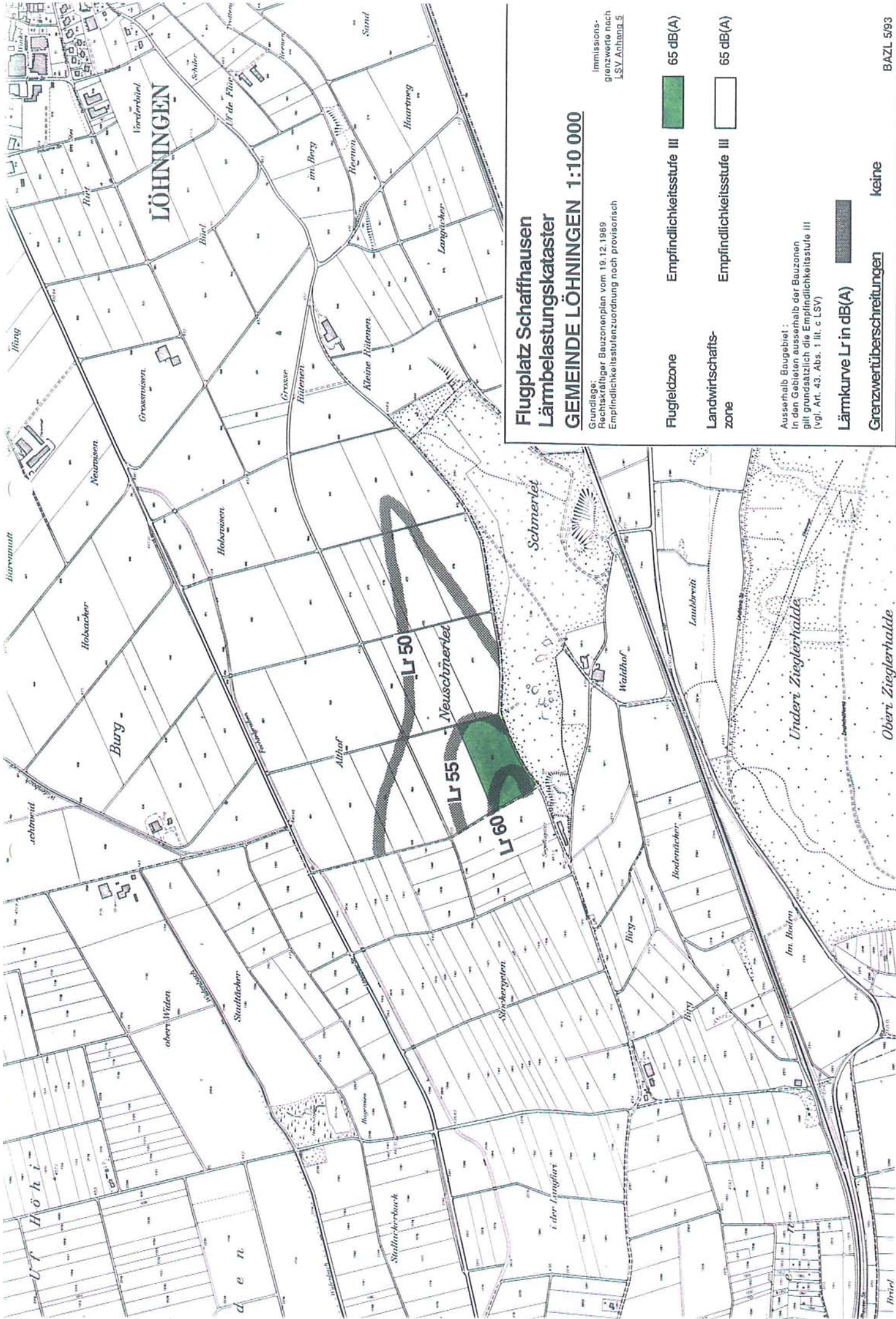
3 Lärmbelastungskurven – Übersicht 1:25'000

FLUGPLATZ SCHAFFHAUSEN

Lärmbelastungskurven nach LSV



**4 Lärmbelastungskataster 1:10'000
Gemeinde Löhningen und Neunkirch**



**Flugplatz Schaffhausen
Lämbelastungskataster
GEMEINDE LÖHNINGEN 1:10 000**

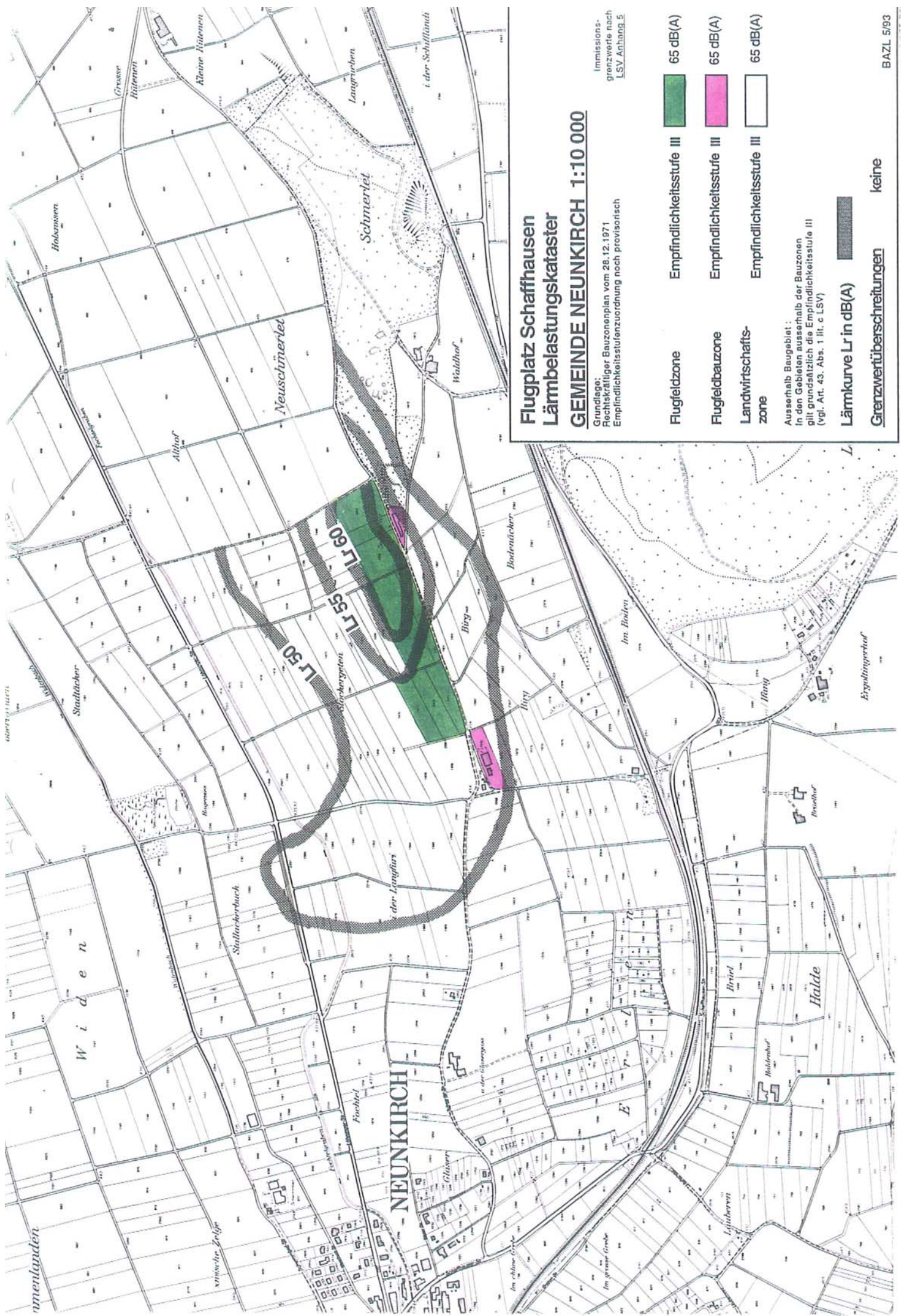
Grundlage:
Rechtskräftiger Bauzonenplan vom 19.12.1989
Empfindlichkeitsstufenzuordnung noch provisorisch

Immissions-
grenzwerte nach
LSV Anhang 5

- Flugfeldzone Empfindlichkeitsstufe III **65 dB(A)**
- Landwirtschafts-
zone Empfindlichkeitsstufe III **65 dB(A)**

Ausserhalb Baugebiet:
in den Gebieten ausserhalb der Bauzonen
gilt grundsätzlich die Empfindlichkeitsstufe III
(vgl. Art. 43, Abs. 1 lit. c LSV)

- Lärmkurve Lr in dB(A)**
- Grenzwertüberschreitungen** **keine**



Flugplatz Schaffhausen Lärmbelastungskataster GEMEINDE NEUNKIRCH 1:10 000

Immissionsgrenzwerte nach LSV Anhang 5
 Grundlage: Rechtskräftiger Bauzonenplan vom 28.12.1971
 Empfindlichkeitsstufenzuordnung noch provisorisch

- Flugfeldzone Empfindlichkeitsstufe III 65 dB(A)
- Flugfeldbauzone Empfindlichkeitsstufe III 65 dB(A)
- Landwirtschaftszone Empfindlichkeitsstufe III 65 dB(A)

Ausserhalb Baugebiet:
 In den Gebieten ausserhalb der Bauzonen
 gilt grundsätzlich die Empfindlichkeitsstufe III
 (vgl. Art. 43. Abs. 1 lit. c LSV)

Lärmkurve L_r in dB(A) keine
 Grenzwertüberschreitungen

5 Beurteilung

5 Beurteilung

51 Zweck und Wirkung des Lärmkatasters

Die Lärmschutzverordnung, gestützt auf Artikel 11 des USG, enthält ein zweistufiges Konzept der Emissionsbegrenzung. Vorab sind Emissionen im Sinne der Vorsorge soweit zu begrenzen, als dies "technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist" (Art. 11 Abs. 2 USG). In einer zweiten Stufe sind die Emissionsbegrenzungen zu verschärfen, wenn die Einwirkungen schädlich oder lästig werden (Art. 11 Abs. 2 USG). Zur Bestimmung der Schädlichkeits- oder Lästigkeitsgrenze sind in der Lärmschutzverordnung die Immissionsgrenzwerte (IGW) festgelegt.

Bestehende Anlagen müssen saniert werden, wenn ihre Lärmimmissionen die IGW überschreiten (Art. 13 Abs. 1 LSV). Das schärfere Kriterium der Planungswerte entfällt bei bestehenden Anlagen. Würde die Sanierung jedoch unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen, gewährt die Vollzugsbehörde Erleichterungen. Dabei dürfen bei privaten, nicht konzessionierten Anlagen jedoch die Alarmwerte nicht überschritten werden (Art. 14 LSV).

52 BEURTEILUNG

Der vorliegende Lärmbelastungskataster führt zu folgender Charakterisierung der Lärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes Schaffhausen:

- keine Konflikte mit den Nutzungszonen und Empfindlichkeitsstufen;
- keine Ueberschreitungen der Belastungsgrenzwerte in den Wohngebieten;

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass beim Flugplatz Schaffhausen bei der bestehenden Fluglärmsituation aus dem Lärmkataster keine Sanierungs- oder Beschränkungspflicht entsteht.