

Sperrfrist: 23. November 2018; 13.00 Uhr

Airport Altenrhein Regionale Entwicklungsstrategie

Interessenanalyse

3. April 2018

Airport Altenrhein
Regionale Entwicklungsstrategie

Interessenanalyse

Auftraggeber

Kanton St. Gallen
Volkswirtschaftsdepartement
Davidstrasse 35
9001 St. Gallen

und

Land Vorarlberg
Amt der Vorarlberger Landesregierung
Römerstraße 15
6900 Bregenz

Auftragnehmerin

stadthand, DI Sibylla Zech GmbH
Kirchengasse 19/12
1070 Wien

StudienautorInnen

DI Herbert Bork
DI Sibylla Zech
Die Gesprächsrunden wurden unterstützt durch
DI Brigitte Noack

3. April 2018

1. AUFGABENSTELLUNG

Der Airport Altenrhein hat die Funktion eines regionalen Flughafens im Raum St. Gallen – Vorarlberg. Er ist nicht als Flughafen konzessioniert, sondern wird nach dem Schweizer Luftfahrtgesetz als Flugplatz geführt. Für den Linienverkehr ist die Strecke nach Wien-Schwechat genehmigt. Mit dem Staatsvertrag zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze auf das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates (StF: BGBl. Nr. 171/1992 idF BGBl. Nr. 662/1992) wurden und werden die Lärmbelastungen, die An- und Abflugverfahren sowie die Benützung des Luftraumes für den Flugplatz Altenrhein geregelt. Darüber hinausgehend gibt es keine weiteren Vereinbarungen und keine klare und gängige Praxis grenzüberschreitender regionaler Kooperation, etwa im Umgang mit Konflikten, Verbesserungsmöglichkeiten oder Zukunftsperspektiven. Eine gemeinsame regionale Entwicklungsstrategie im Umgang mit dem Airport Altenrhein fehlt.¹

Im Hinblick auf die Frage, in welche Richtung sich der Airport als Standort und Player der Region entwickeln soll, wurde die nun vorliegende Interessenanalyse durchgeführt, um einen gemeinsamen Wissensstand zur Fakten- und Interessenlage in der Region zu erhalten.

Die Interessenanalyse soll Optimierungsmöglichkeiten aufzeigen und eine erste Basis für ein künftig gemeinsames, strategisches Vorgehen von Region und Airport sein.

¹ Hier ist darauf hinzuweisen, dass auf CH-Seite im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt ein Objektblatt besteht, welches die raumplanerisch relevanten Festlegungen festhält. Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt. Er legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt für die Behörden verbindlich fest. Die Erarbeitung erfolgte im Rahmen eines breit angelegten Koordinationsprozesses. Die Ergebnisse dieses Prozesses sind im hier geplanten Verfahren zu berücksichtigen. Auch ist zu bedenken, dass allfällige raumrelevante Ergebnisse auch wieder in eine allfällige Anpassung des SIL-Objektblattes münden müssten. Siehe dazu:
(https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Politik/Sachplan_Infrastruktur_der_Luftfahrt/Objektblaetter_SIL/St_Gallen_Altenrhein.pdf.download.pdf/St_Gallen_Altenrhein.pdf)

3. AKTEURINNEN

Die für die Interessenanalyse relevanten Akteurinnen und Akteure wurden gemeinsam mit den Auftraggebern identifiziert. Die Einbindung erfolgte in Rahmen von Einzelinterviews und gemeinsamen Gesprächsrunden.

Akteursgruppen und involvierte Personen

(mit denen ein Gespräch geführt werden konnte)

CH	A
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) <i>Roger Bosonnet, Stefan Hirt</i>	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) <i>Carina Foglia-Schauer, Veronika Löblich</i>
Kanton St. Gallen <i>Rainer Benz, BD-Amt für Umwelt und Energie Andreas Kästli, BD-Tiefbauamt Peter Kuratli, VD-Amt für Wirtschaft und Arbeit Ueli Strauss, BD-Amt für Raumentwicklung und Geoinformation Thomas Unseld, VD-Generalsekretariat Patrick Ruggli, VD-Amt für öffentlichen Verkehr Dominik Thiel, VD-Amt für Natur, Jagd und Fischerei</i>	Land Vorarlberg <i>Reinhard Bösch, Amt der Vbg. LR, Abt. IVe - Umwelt-und Klimaschutz, Brigitte Hutter, Amt der Vbg. LR, Abt. Ib - Verkehrsrecht Manfred Kopf, Amt der Vbg. LR, Abt. IIVa - Raumplanung und Baurecht Harald Moosbrugger, Amt der Vbg. LR, Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten Christian Rankl, Amt der Vbg. LR, Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten</i>
Gemeinden <i>Beat Hirs, Gemeindepräsident Rorschacherberg Reto Friedauer, Gemeindepräsident St. Margrethen Thomas Müller, Stadtpräsident Rorschach, Nationalrat Hans Pfäffli, Stadtpräsident Rheineck Robert Raths, Gemeindepräsident Thal Sabina Saggioro, Geschäftsleiterin Region St. Galler Rheintal Rolf Geiger, Geschäftsleiter Regio Appenzell AR - St.Gallen – Bodensee</i>	<i>Bgm Ernst Blum, Fußsach Bgm Reinhold Eberle, Gaißau Bgm Kurt Fischer, Lustenau Bgm Herbert Sparr, Höchst Sabina Danczul, vision rheintal</i>

<p>Interessensvertretungen Wirtschaft</p> <p><i>Thomas Bolt, Verbandsleiter Arbeitgeber-Verband Rheintal</i></p> <p><i>Kurt Weigelt, Direktor Industrie- und Handelskammer St. Gallen</i></p>	<p><i>Hubert Bertsch, Vizepräsident Industriellenvereinigung Österreich</i></p> <p><i>Mathias Burtscher, GF Industriellenvereinigung Vorarlberg</i></p> <p><i>Norbert Loacker, Landesvorsitzender Österreichischer Gewerkschaftsbund Vorarlberg</i></p> <p><i>Michael Tagwerker, Wirtschaftskammer VlbG, Leiter Verkehrspolitische Abteilung</i></p> <p><i>Heike Eder, Arbeiterkammer</i></p>
<p>Tourismus</p> <p><i>Thomas Kirchhofer, St-Gallen-Bodensee Tourismus</i></p>	<p><i>Schützing Christian, Vorarlberg Tourismus</i></p>
<p>Natur / Umwelt</p> <p><i>Christian Meienberger, Pro Natura St. Gallen - Appenzell</i></p>	<p><i>Katharina Lins Naturschutzanwältin Vorarlberg</i></p>
<p>Unternehmen</p> <p><i>Steffen Dohm, Hilti AG</i></p> <p><i>Lukas Koller, Leica Geosystem AG</i></p> <p><i>Claude Stadler, SFS Stadler</i></p> <p><i>Markus Sauerbruch, Stadler Altenrhein AG</i></p> <p><i>Jürg Michel, Würth Gruppe</i></p>	<p><i>Hubert Bertsch, Bertsch group</i></p> <p><i>Gerhard Blum, Julius Blum GmbH</i></p> <p><i>Hanno Ulmer, Doppelmayr Seilbahnen GmbH</i></p> <p><i>Wolfgang Pfister, , Liebherr-Werk Nenzing GmbH</i></p> <p><i>Friedrich Rauch, Rauch Fruchtsäfte GmbH & Co OG</i></p> <p><i>Hubert Rhomberg, Rhomberg Gruppe</i></p> <p><i>Jürg Zumtobel, Zumtobel Lighting GmbH</i></p>
<p>Zivilgesellschaft</p> <p><i>Heinz Grob, Aktion gegen Fluglärm</i></p>	
<p>Flugplatz Altenrhein</p> <p><i>Markus Kopf, CEO People's Air Group</i></p> <p><i>Daniel Steffen CEO bis Juli 2017</i></p>	

Zusätzlich wurde ein Gespräch geführt mit:
Markus Verling, Amt für Bau und Infrastruktur, Fürstentum Liechtenstein

4. RECHTLICHER / INSTITUTIONELLER RAHMEN

4.1 Staatsvertrag

(StF: BGBl. Nr. 171/1992 idF BGBl. Nr. 662/1992)

Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Auswirkungen des Betriebs bestehender Flugplätze auf das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates

sowie

Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich und dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement zur Durchführung des Vertrags zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze

Überblick zu den wesentlichen Vereinbarungen:

Generelle Öffnungszeiten

MON-FRE	07.00-12.00 + 13.30-20.00 LT
SAM	08.00-12.00 + 13.30-20.00 LT
SON	10.00-12.00 + 13.30-20.00 LT

Für Reiseflüge nach Instrumentenflugregeln (einschließlich Linienflüge) dauert die Betriebszeit von Montag bis Freitag von 6.30 bis 12.00 Uhr und von 13.30 bis 21.00 Uhr, an Samstagen von 7.30 bis 12.00 Uhr und 13.30 bis 20.00 Uhr (LT)

In begründeten Fällen kann die Flugplatzleitung bei Reiseflügen Ausnahmen bewilligen: Von Montag bis Freitag zwischen 06.00 und 07.00, zwischen 12.00 und 13.30 und zwischen 20.00 und 22.00 (LT).

An Samstagen zwischen 06.30 und 08.00, zwischen 12.00 und 13.30 und zwischen 20.00 und 22.00 (LT).

An Sonntagen zwischen 07.30 und 10.00, zwischen 12.00 und 13.30 und zwischen 20.00 und 21.00 (LT).

Die Benützung des österreichischen Luftraumes für An- und Abflüge bei Reiseflügen mit Flugzeugen über 14 Tonnen MTOW ist wie folgt begrenzt

MON-FRE	zwischen	18.30 und 21.00 LT: max. 6 Bewegungen
SAM	ab	13.30-17.00 LT: max. 6 Bewegungen
SON	ab	10.00-12.00 LT: max. 6 Bewegungen
und ab		13.30-17.00 LT. max. 6 Anflüge (keine Abflüge)

Am Neujahrstag, Ostersonntag, Pfingstsonntag und am Weihnachtstag (25. Dezember) sowie jeweils über Mittag von 12.00 bis 13.30 Uhr (LT) bleibt der Flugplatz geschlossen.

Gemäß Staatsvertrag gibt keine Unterscheidung der Flugarten, lediglich über Lärmpunkte Beschränkungen. (Info: BAZL). Auf österreichischem Gebiet sind 25 000 000 Jahreslärmpunkte und 100 000 Tageslärmpunkte festgelegt.²

Die **Gemischte Kommission** hat die Aufgabe, jede Frage, die sich aus der Auslegung der Anwendung des Vertrags und der Vereinbarung ergibt, zu behandeln und entsprechende Maßnahmen zu erörtern. Sie berät und spricht Empfehlungen aus. Die Kommission setzt sich aus 3 österreichischen und 3 schweizerischen Mitgliedern zusammen. Beschlüsse sind einstimmig zu fällen.

4.2 Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt 2016, Objektblatt Regionalflugplatz St.Gallen - Altenrhein

Generelle Informationen

Verkehrsleistung: (Motorflug)

- Ø 4 Jahre: 28 400 (2011–14)
- max. 10 Jahre: 29 269 (2006)
- Datenbasis LBK: 40 000
- Potential SIL: 36 500

Rahmenbedingungen zum Betrieb:

„Der Flugplatz wird im bisherigen Rahmen weiterbetrieben. Grundlagen sind die Bestimmungen im Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich von 1991, in der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung von 1992 sowie im bestehenden Betriebsreglement.

Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Mittelfristig sollen die Voraussetzungen für einen massvollen Ausbau des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot geschaffen werden. Die Schweiz führt dazu das Gespräch mit den zuständigen Behörden Österreichs weiter.

Bei einem solchen Ausbau ist die Zahl der Flugbewegungen auf jährlich 36 500 begrenzt. Für Linien- und Charterflüge (Flüge nach Instrumentenflugregeln IFR) sind die Betriebszeiten auf 6 bis 22 Uhr (Montag bis Samstag) und 7.30 bis 22 Uhr (Sonntag) zu beschränken. Für den Verspätungsabbau sind bei Linienflügen Ausnahmegewilligungen bis 23 Uhr möglich. Für den Geschäftsreiseverkehr sind die Betriebszeiten auf 6.30 bis 22 Uhr (Montag bis Freitag), 7.30 bis 22 Uhr (Samstag) und 10 bis 22 Uhr (Sonntag) zu beschränken. Bei der allgemeinen Luftfahrt sind die bisherigen Betriebszeiten weiterzuführen.“

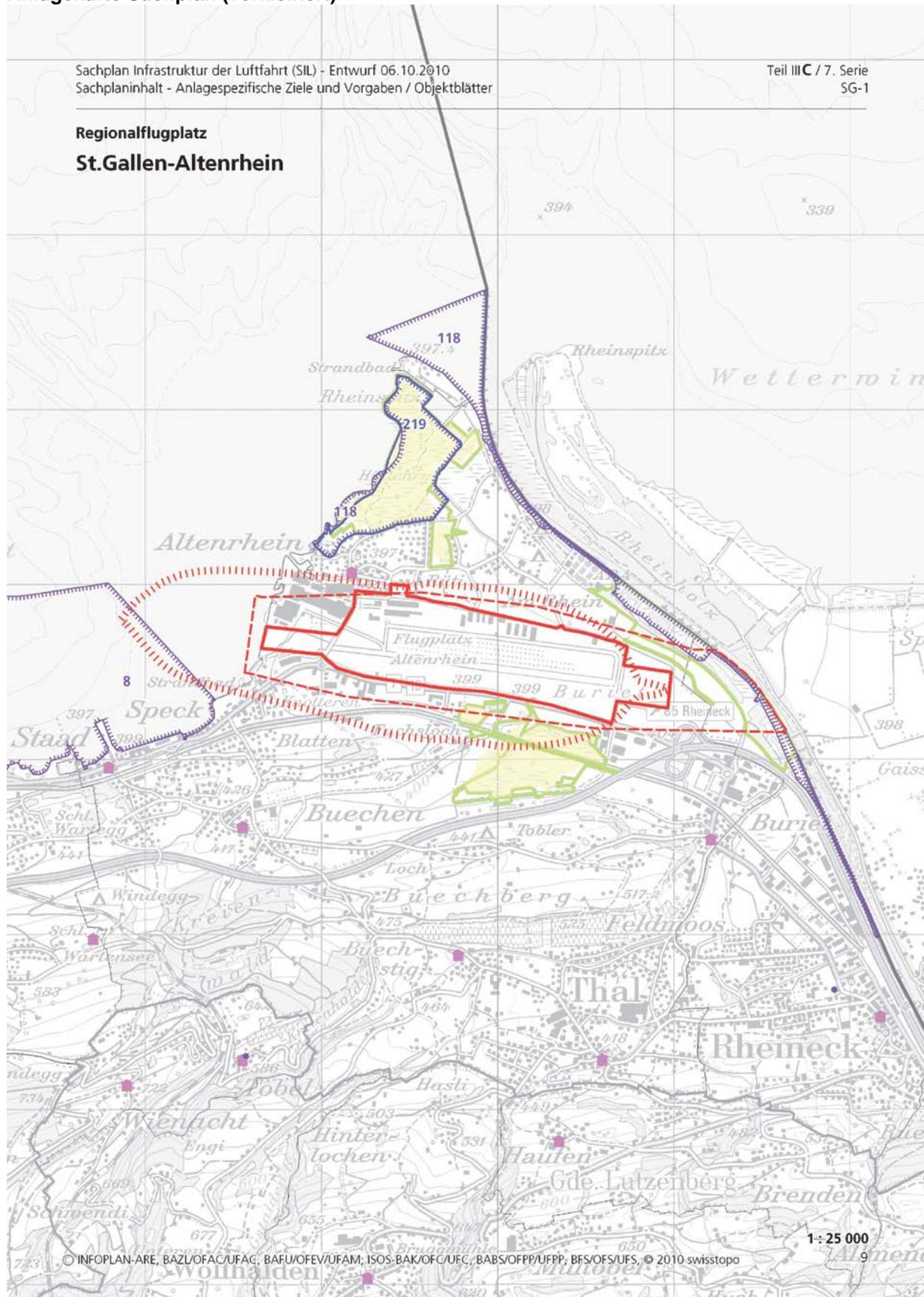
² Vereinbarung zwischen dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich zur Durchführung des Vertrags zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Österreich über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze vom 19. März 1992 (SR 0.748.131.916.313)

Anlagekarte Sachplan (verkleinert)

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) - Entwurf 06.10.2010
 Sachplaninhalt - Anlagespezifische Ziele und Vorgaben / Objektblätter

Teil III C / 7. Serie
 SG-1

Regionalflygplatz St.Gallen-Altenrhein



© INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OF/UC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OF/US, © 2010 swisstopo

1: 25 000

Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenu du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

Gebiet mit Hindernisbegrenzung
territoire avec limitation d'obstacles
aera con limitazione degli ostacoli

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

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo



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

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

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



Waffen- und Schiessplätze
places d'armes et de tir
piazze d'armi e di tiro



Militärflugplätze
aérodromes militaires
aerodromi militari



AlpTransit



Übertragungsleitungen (Projekte)
lignes de transport d'électricité (projets)
elettrorodotti (progetti)

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti



Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale



Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

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



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



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



Auengebiet
zone alluviale
zona golenale



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



Jagdbanngebiet
district franc
bandita



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



Kulturgut
bien culturel
bene culturale



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto IAMP

4.3 Verkehrskonzept Vorarlberg 2006

Konkret werden zum Flugplatz Altenrhein diese **Maßnahmen** genannt:

„Das Land Vorarlberg lehnt die durch eine Konzessionierung bedingte rechtliche Aufwertung des Airports St. Gallen-Altenrhein ab und wird sich dafür einsetzen, dass die völkerrechtlich vereinbarten Vorgaben sowohl bei der Jahres-Lärmbegrenzung als auch bei der Tages-Lärmbegrenzung eingehalten werden. Eine gewisse Flexibilität hinsichtlich der Anzahl der Flugbewegungen kann nur soweit akzeptiert werden, solange die Lärmimmissionen innerhalb des völkerrechtlich vereinbarten „Lärmkorsetts“ bleiben.“

4.4 Konzessionierung

Auf die Einleitung eines Verfahrens zur Konzessionierung wird seitens der Schweiz bis auf weiteres verzichtet. Die Konzessionierung ist bei einem Ausbau des Linienverkehrs zwar mittel- bis langfristig anzustreben, soll aber einvernehmlich mit Österreich erfolgen. (SIL)

Überblick zu den Unterschieden zwischen Konzessionierung und Nichtkonzessionierung (zusammengestellt von BAZL):



4.5 Rahmen Umweltverträglichkeitsbericht

im Rahmen der UVP Hangar 2014

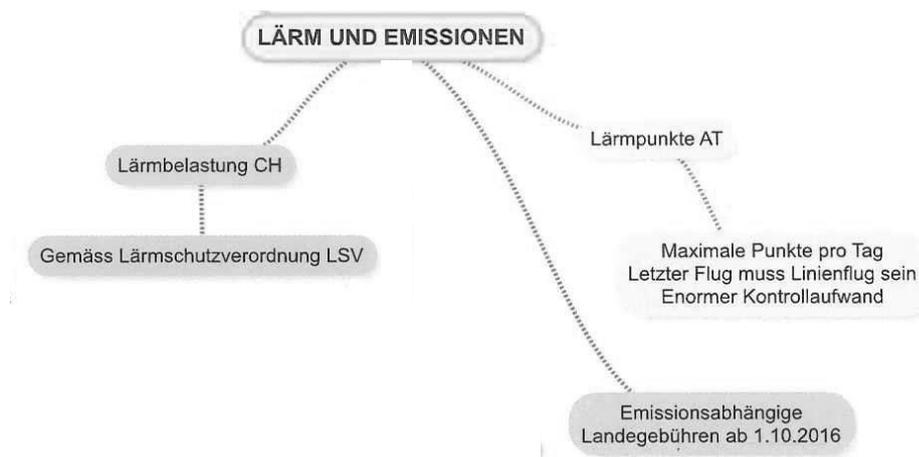
Laut BAZL bestehen folgende Auflagen

Der Rahmen UVB basiert auf 31'500 Bewegungen.
Auflagen:

- Emissionsabhängige Landetaxen bis 2016
- Blacklist für emissionsstarke Flugzeuge
- Gasrückführung Tankfahrzeug
- Aufhebung Standläufe bei Nichteinhalten der Grenzwerte
- Monitoring Fluglärm
- Schallschutzwand P2
- Umsetzung GEP und Entwässerung
- Hochwasserschutz bestehender und neuer Anlagen
- Ersatz der Fruchtfolgeflächen
- Verhinderung der Verbreitung der Goldrute
- Vergrößerung der ökologischen Ausgleichsflächen
- Kompensation Perimeterverlust
- Verringerung Vogelschlag
- Vogelschutzkonzept
- Analyse Ist-Zustand der Auswirkungen auf Avifauna
- Konzentration der Flüge unter 300m auf einen Abschnitt
- Schutzgebiete mit Helikoptern umfliegen
- Ersatz von Einzelbäumen beim P1 bei Baumassnahmen

4.6 Regelungen zu Lärm und Emissionen

Laut BAZL bestehen folgende Rahmenbedingungen:



Erleichterungen zur Lärmschutzverordnung werden nicht gewährt.

4.7 Skyguide

Auskunft lt. BAZL:

Solange es einen Linienverkehr gibt, solange wird die Überwachung vermutlich skyguide übernehmen, sicher ist das derzeit aber noch nicht. Eine Sonderstellung hat Altenrhein diesbezüglich nicht – alle Regionalflugplätze haben bisher in einem bestimmten Umfang über Quersubventionierung profitiert. Diese Quersubventionierung darf es künftig nicht mehr geben. Derzeit wird die Flugraumüberwachung über die Mineralölsteuer finanziert, das wird aber in den kommenden Jahren immer weniger (degressive Finanzierung).

Es ist noch unklar, wie künftig finanziert wird.

4.8 Naturschutz Österreich

Naturschutzgebiet Rheindelta

weitgehend ident mit dem Natura 2000 Schutzstatus



Quelle: Vorarlbergatlas, 7.12.2017

4.9 Flugbeschränkungen Rheindelta

Kurztitel Luftverkehrsregeln 2014

Kundmachungorgan BGBl. II Nr. 297/2014 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 68/2017

Der Ein-, Aus- und Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Rheindelta ist nur zulässig

a) bei Einsatzflügen (§ 145 des Luftfahrtgesetzes), bei Ambulanz- oder Rettungsflügen oder bei Katastropheneinsätzen oder

b) mit österreichischen Luftfahrzeugen, die zu militärischen Zwecken eingesetzt sind, oder

c) zum Zwecke des Abfluges und der Landung auf dem Flugfeld St. Gallen-Altenrhein, bei Einhaltung der allgemein aufgetragenen und in luftfahrtüblicher Weise verlautbarten oder im Einzelfall aufgetragenen An- und Abflugverfahren, jedoch nicht für Platzrunden zu Schulungszwecken oder

d) mit Bewilligung der Austro Control GmbH (Abs. 2).

(2) Wenn öffentliche Interessen – insbesondere Interessen der Sicherheit der Luftfahrt oder Wildschutzinteressen – nicht entgegenstehen, hat die Austro Control GmbH auf Antrag Bewilligungen zum Ein-, Aus- und Durchflug (Abs. 1 lit. d) zu erteilen. Die Bewilligungen sind Bundesrecht konsolidiert www.ris.bka.gv.at Seite 4 von 4 insoweit befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die öffentlichen Interessen erforderlich ist. Ausmaße des Flugbeschränkungsgebietes:



Quelle: Amt der Vorarlberger Landesregierung

IA- Flugplatz
Altenrhein
April 2018

Seite 13

5. BESTEHENDE NUTZUNG, ÜBERBLICK

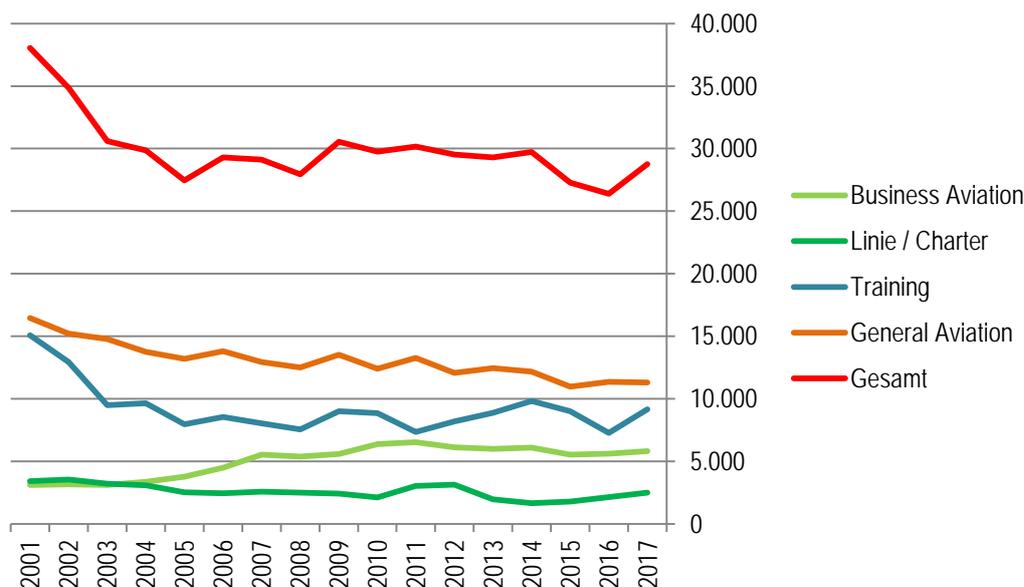
Sämtliche Daten wurden uns vom Flugplatzbetreiber zur Verfügung gestellt:

5.1 Zahl der Starts/Landungen

	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	absolut	in %										
Business Aviation	6.131	21%	5.996	20%	6.085	20%	5.530	20%	5.617	21%	5.812	20%
Linie / Charter	3.146	11%	1.973	7%	1.652	6%	1.779	7%	2.148	8%	2.499	9%
Training	8.187	28%	8.877	30%	9.818	33%	9.018	33%	7.274	28%	9.164	32%
General Aviation	12.058	41%	12.458	43%	12.176	41%	10.961	40%	11.343	43%	11.299	39%
Gesamt	29.522		29.304		29.731		27.288		26.382		28.774	

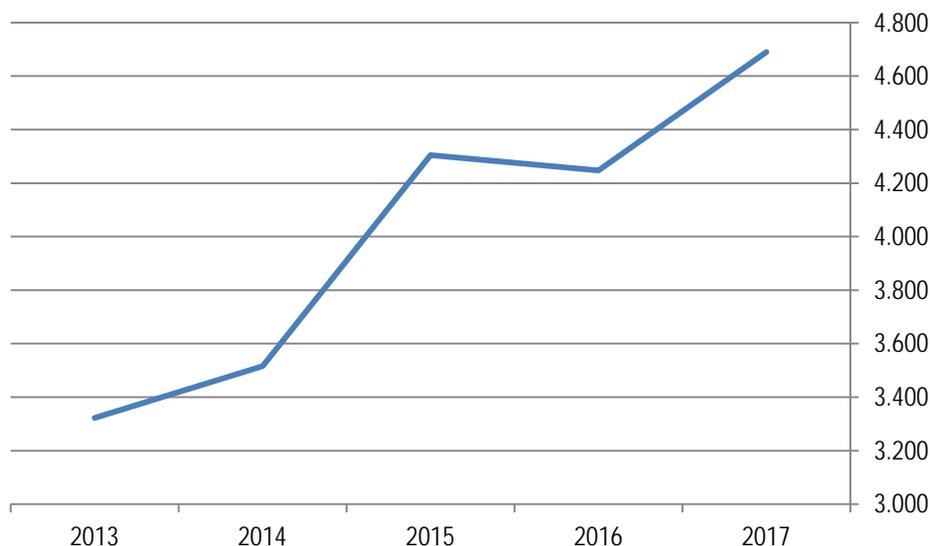
In den Jahren 2015 und 2016 hat die Zahl der Starts und Landungen deutlich abgenommen. Gründe waren die geringere Anzahl an Trainingsflügen bzw. der Sportflugzeuge. Die Zahl beim Businessverkehr blieb hingegen relativ konstant, Charter- und Linienflüge sind nach einem Einbruch 2013 in den letzten beiden Jahren wieder deutlich gestiegen. Interessant in diesem Zusammenhang ist auch der Vergleich der Flugbewegungen bis in Jahr 2001 zurück. Zur Jahrtausendwende gab es bis zu 10.000 Bewegungen mehr als 2017, vor allem aufgrund zusätzlicher Linien- und Charterflüge als auch mehr Sportfliegern.

Starts und Landungen 2001-2017



Starke Zuwächse weisen hingegen Hubschrauberflüge auf. In den letzten 4 Jahren stieg die Anzahl der Starts- und Landungen von 3.332 auf 4.690 an.

Starts und Landungen Helikopter 2013-2017



Helikopterflüge	2013	2014	2015	2016	2017
gesamt	3.323	3.516	4.304	4.247	4.690
davon für das Lärmkorsett relevant	1.618	1.573	2.410	2.475	2.803
in %	49%	45%	56%	58%	60%

5.2 Lärmpunkte

Von Interesse in diesem Zusammenhang sind die An- und Abflüge in Richtung bzw. von Osten, da va österreichisches Staatsgebiet überflogen wird und hier die Obergrenze von 25 000 000 Lärmpunkten eingehalten werden muss.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Starts- und Landungen von Osten (über österreichisches Staatsgebiet)	10.189	12.558	12.975	12.838	11.552	13.205
in %	35%	43%	44%	47%	44%	46%
noise points in 1000	20.333	16.617	17.249	17.446	17.052	20.247
in % von Grenzwert	81%	66%	69%	70%	68%	81%

5.3 Zahl und Art der Ausnahmen (2017)

Folgende Ausnahmen wurden im Jahr 2017 gewährt:

Ambulanzflüge	5
Schweizerische Staatsflüge	2
Charterflüge	10
Diversion (Ausweichlandungen nach St.Gallen-Altenrhein)	5
Linienflüge (Slot, ATC, Wetter etc.)	148
Militärflugzeuge (Fliegermuseum Altenrhein)	15
Business Aviation (Slot, ATC, Wetter etc.)	217
World Economic Forum (WEF)	30
TOTAL	432

Dh. dass 2017 rd. 5,9% der Starts und Landungen von Linienflüge und rd. 3,7 % der Businessflüge (Business Aviation) über Ausnahmebewilligungen durchgeführt wurden.

6. VORSTELLUNGEN UND VORHABEN SEITENS DES AIRPORT- UND FLUGLINIENBETREIBERS

(schriftliche Übermittlung von Markus Kopf, CEO Peoples Air Group, 22.01.2018)

Herausforderungen im täglichen Betrieb

„Grundsätzlich haben wir keine besonderen Herausforderungen im täglichen Betrieb, dieser ist bei uns sehr gut unter Kontrolle. Eine außergewöhnliche Herausforderung sind jeweils die Charterflüge am Oster- und am Pfingstsonntag, wo wir alle abfliegenden und ankommenden Passagiere mit Bussen durch die Schweiz und Vorarlberg nach Friedrichshafen befördern müssen, was unseren Flugplan komplett über den Haufen wirft und ökologisch und ökonomisch sicherlich nicht sinnvoll ist.“

Bei Westwindlagen >10 km/h müssen praktisch alle Flugzeuge im Linien-, Charter- gewerblichen und geschäftlichen Betrieb aus Performance- bzw. aus Sicherheitsgründen von Osten über die Landesgrenze landen, was das Lärmkontingent innerhalb kurzer Zeit ausschöpfen kann.

Die flächenmäßig sehr begrenzten Flugzeugabstellflächen (Vorfelder) führen durch das daraus notwendige Verschieben von Luftfahrzeugen phasenweise zu einem hohen zusätzlichen Arbeitsaufwand.

Die tägliche Mittagspause kann sich negativ auf die Arbeit der Flugverkehrsleiter sowie die der Piloten auswirken (Zeitdruck = Safety Risk).“

Erwartete Entwicklungen des Bedarfs

„Der Bedarf der People’s Viennialine wird sich in absehbarer Zukunft nur unwesentlich erhöhen, für 2018 während 20 Wochen um 2 Abflüge pro Woche (Mallorca und Kefalonia). Keine zusätzlichen Linienflüge.

Für das Business Segment können wir keine Vorausschau geben, da wir hier keinen Einfluss haben, aber auch hier hält sich das Wachstum in engen Grenzen, und es kann auch einen Rückgang geben.

Von unserer Seite wird keine Erhöhung der Hubschrauberbewegungen erlaubt.“

Vorstellungen des Airport- und Fluglinienbetreibers

„Unsere Vorstellungen sind wie folgt:

- Aufhebung des Flugverbotes für Oster- und Pfingstsonntag.
- Aufhebung der Mittagspause.
- Floating der Lärmpunkte.
- Ausdehnung der Ausnahmegenehmigung von 22:00 auf 23:00, nur für Linien- und Businessflüge.
- Ausweitung der Betriebsöffnung am Sonntag von 10:00 auf 07:00, nur für 2 Charterflüge während des Sommers (STT).

Vorhaben des Airport- und Fluglinienbetreibers

%-Zahlen geben den Realisierungsstand an:

- Bau Hangar C6, ist genehmigt, 20 %.
- Bau Betriebsgebäude, 0%.
- Erweiterung Hangar 4 zum Servicehangar, 0%.
- Bau Gemeindegarage, 0%.
- Kauf neuer, leiserer und sparsamer Flugzeuge, 0%.
- Erweiterung der Flugzeugabstellflächen (Vorfelder), 0%
- Sanierung der Flughafenentwässerung (7-Jahres-Projekt) 50%
- Sanierung der Start-/Landebahn (ca. 2026) 0%

Keines dieser Vorhaben wird zu mehr Flug- oder Fahrzeugbewegungen führen, die neuen Flugzeuge werden größer sein und weniger Flugbewegungen zur Folge haben, die Gemeindegarage wird das Parkchaos in Altenrhein eliminieren.

Bei allen Bauten ist die Vorarlberger Firma Rhomberg Bau mit ihrer St. Galler Niederlassung Goldbeck-Rhomberg involviert.

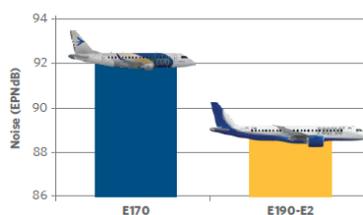
Kein Bau ist zum derzeitigen Stand zur Genehmigung eingereicht.

Auswirkungen der geplanten Ankäufe neuer Flugzeuge

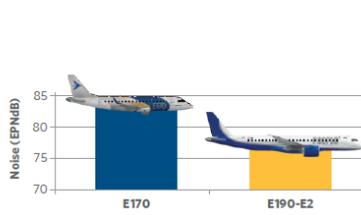
Der Fluglinienbetreiber plant den Ankauf neuer Flugzeuge und ließ in diesem Zusammenhang die Lärmauswirkungen darstellen. Laut der Studie soll sich der Lärm deutlich gegenüber der bestehenden Flotte reduzieren

(Quelle: People's Viennaline, The Embraer E2, noise comparison, übermittelt am 20.2.2018).

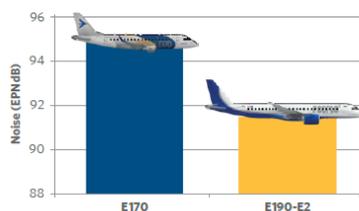
Lateral Noise (Seitlicher Lärm)



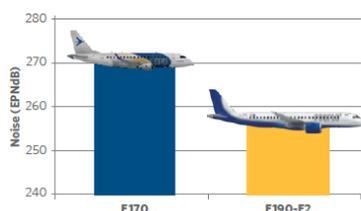
Flyover Noise (Überfluglärm)



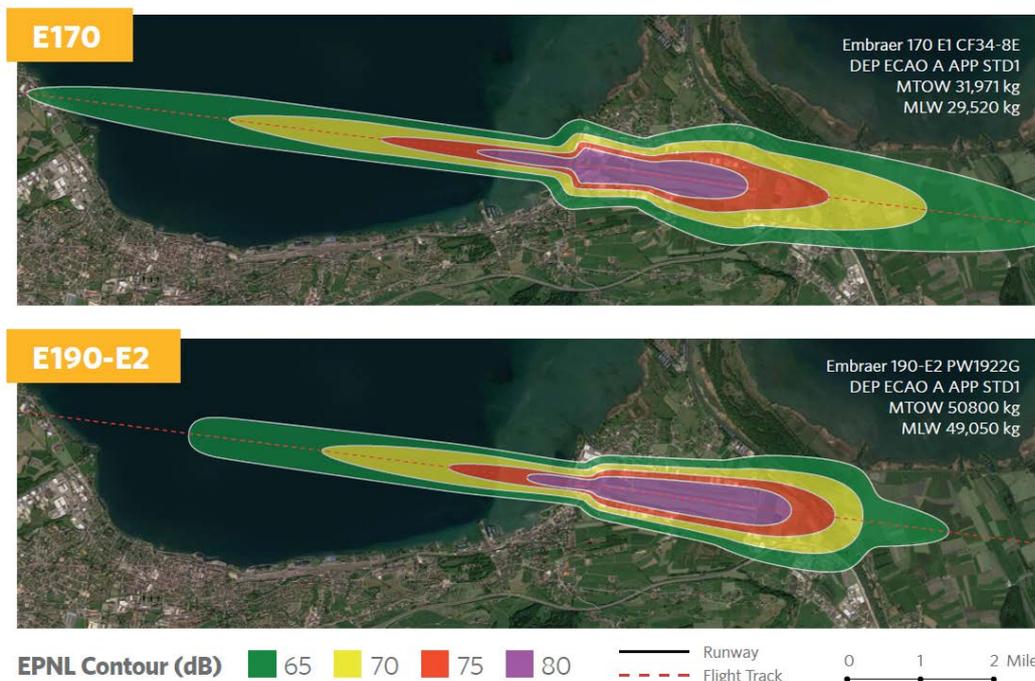
Approach Noise (Anfluglärm)



Cumulative (Kumuliert)



Noise contour for noise create during take-off and landing:



7. INTERESSENLAGEN DER REGION

Die Erfassung der Interessen erfolgte mithilfe von Einzelinterviews (persönlich und telefonisch) bzw. Kurzworkshops anhand von Interviewleitfaden. Es wurde dabei Wert darauf gelegt, dass die Gespräche möglichst offen geführt werden konnten.

Folgende Akteursgruppen wurden in einzelnen Kurzworkshops zusammengefasst:

- Verwaltung Kanton St. Gallen und Land Vorarlberg
- Gemeinden Vorarlberg
- Gemeinden St. Gallen
- Naturschutz Vorarlberg und St. Gallen
- Interessensvertretungen St. Gallen und Vorarlberg

Erfahrungen, Vorstellungen, Wünsche und auch Kritik der regionalen und lokalen AkteurlInnen wurden erfasst, ebenso Anforderungen an den Airport / an die Region.

Die Darstellung der Interessen erfolgt in Form von Interessenprofilen, die einem gewissen Interpretationsspielraum durch die StudienautorInnen unterworfen sind. Interessen werden von den AkteurlInnen nicht immer direkt angesprochen, teilweise können diese jedoch „zwischen den Zeilen“ erahnt werden.

Die Länge der Interessensbalken widerspiegelt die Bandbreite der Interessen. Je länger Balken, desto breiter das Spektrum der AkteurlInnen. Zu beachten gilt es zudem, dass die Verwaltung ihre Interessen in der Regel auf die politischen (Leitbilder) bzw. rechtlichen (Gesetze) Rahmenbedingungen beziehen. In den Interessensprofilen wurden aber zusätzlich vermittelte, teilweise persönliche Haltungen mitberücksichtigt.

7.1 Die Bedeutung des Airports

Wie schätzen Sie die Bedeutung des Airport Altenrheins für die Region generell ein?

	Keine	Gering	Mittel	Hoch	Entscheidend
Verwaltung					
Bund (Bmvi)					
Eidgenossenschaft (BAZL)					
Land Vorarlberg					
Kanton St. Gallen					
Fürstentum Liechtenstein					
Gemeinden					
Vorarlberg					
St. Gallen					
Interessensvertretungen Wirtschaft					
Arbeitgeber (WK, IV, IHK, AGV, Wisto)					
Arbeitnehmer (AK, ÖGB)					
Tourismus					
Interessensvertretung Natur / Umwelt					
Vorarlberg					
Schweiz / SG					
AgF					
Unternehmen					
Vorarlberg					
Schweiz / SG					
Airport					
Betreiber					

Die Behörden auf **Bundesebene** vermitteln das prinzipielle Interesse an einer guten Anbindung der Regionen an den internationalen Flugverkehr. So gibt es seitens Österreichs ein eigenes Programm zur Förderung der Konnektivität im Flugverkehr. Der Flughafen Altenrhein wird darin allerdings nicht eigens behandelt. Mit dem Sachplan Infrastruktur und dem eigenen Objektblatt zum Regionalflughafen St. Gallen-Altenrhein verdeutlicht die Eidgenossenschaft jedoch wesentlich deutlicher die Bedeutung des Flughafens für die Region.

Kanton und Land berücksichtigen den Airport und bekennen sich zu diesem im Verkehrskonzept bzw. Richtplan. Während der Kanton St. Gallen einen gemäßigten Ausbau verfolgt, beharrt das Land Vorarlberg auf eine Beibehaltung des Bestands und bringt zusätzlich den Flughafen Friedrichshafen ins Spiel. Daraus lässt sich interpretieren, dass eine Fluganbindung Vorarlbergs für die Region als bedeutend betrachtet wird, diese aber nicht unbedingt bzw. ausschließlich über Altenrhein erfolgen muss. Ein klares Bekenntnis zur Bedeutung des Airports für die Region wird jedenfalls nicht vermittelt.

Auf **Gemeindeebene** wird die Bedeutung des Flugplatzes Altenrhein für die Region deutlicher auf Schweizer Seite kommuniziert. Die Vorarlberger Anrainergemeinden sind sich zwar einer positiven Wirkung auf die Region bewusst, gleichzeitig wird jedoch vermittelt, dass dieser Effekt auch durch den Flughafen Friedrichshafen erreicht werden könnte. Für die Schweizer Gemeinden wäre Friedrichshafen jedoch keine Alternative für die Region.

Die **Interessensvertretungen Wirtschaft** unterstreichen die große Bedeutung des Flugplatzes Altenrhein für die Region. Dass diese Bedeutung auch von anderen Flughäfen übernommen werden kann, wird großteils bezweifelt. Lediglich Friedrichshafen könnte nach deren Einschätzung für das Vorarlberger Unterland ähnliche Wirkungen aufweisen.

Anders sehen dies hingegen die **Interessensvertretungen Natur und Umwelt**. Zwar wird von ihnen durchaus eine wirtschaftliche Bedeutung des Airport zuerkannt, dennoch wird prinzipiell hinterfragt, ob Flugreisen in der Form für die Region von Bedeutung sind und nicht auch von der Bahn übernommen werden können. Aufgrund der Vielzahl der Flughäfen in der Region wird zudem kritisch hinterfragt, ob der Flugplatz Altenrhein diese Bedeutung für die Region hat bzw. haben muss.

Für die großen **Unternehmen** in der Region steht die hohe Bedeutung des Airports außer Diskussion. Durch die Nähe zum Flughafen Zürich und die gute Bahnanbindung dorthin scheint jedoch für Schweizer Unternehmen die Bedeutung des Flugplatzes Altenrhein zum Teil etwas weniger relevant zu sein als für Vorarlberger Unternehmen. Letztere gestehen zudem dem Flugplatz Friedrichshafen nur bedingt zu, dass dieser eine ähnliche Rolle für die Region übernehmen könnte, wie Altenrhein – was allerdings vor allem mit dem derzeitigen Angebot an Flugverbindungen und der aufwändigeren Abfertigung begründet wird.

Der Airportbetreiber argumentiert naturgemäß mit der großen Bedeutung von Altenrhein für die Region und untermauert dies u.a. mit dem hohen Anteil an Geschäftsreisenden und der hohen Anzahl den DauerkundInnen.

Welche Bedeutung hat der Airport Altenrhein für ihren Zuständigkeitsbereich, für ihr Unternehmen?

	Keine	Gering	Mittel	Hoch	Entscheidend
Verwaltung (Bedeutung in der Zuständigkeit)					
Bund (Bmvit)		■			
Eidgenossenschaft (BAZL)			■		
Land Vorarlberg		■			
Kanton St. Gallen			■	■	
Fürstentum Liechtenstein	■				
Gemeinden (Bedeutung für die Gemeinde)					
Vorarlberg		■			
St. Gallen				■	
Interessensvertretungen Wirtschaft (Bedeutung für die Interessen der Wirtschaft)					
Arbeitgeber (WK, IV, IHK, AGV, Wisto)					■
Arbeitnehmer (AK, ÖGB)				■	■
Tourismus				■	■
Interessensvertretung Natur / Umwelt (Bedeutung für die Naturschutzinteressen)					
Vorarlberg		■			
Schweiz / SG			■		
AgF					■
Unternehmen (Bedeutung für das Unternehmen)					
Vorarlberg				■	■
Schweiz / SG		■	■		
Airport (Bedeutung für den Airport)					
Betreiber					■

In Österreich hat der Flugplatz auf Bundesebene eine relativ geringe Bedeutung, da hierfür abgesehen vom Staatsvertrag kaum Zuständigkeiten bestehen. Die österreichischen Flugplätze sind für die Bundesbehörde naturgemäß wesentlicher relevanter. Der Airport Altenrhein spielt im Konzert der Schweizer Flughäfen die Rolle eines Regionalflugplatzes, dementsprechend ist seine Bedeutung für die Schweiz im Mittelfeld anzusiedeln.

In der Verwaltung des Kantons und des Landes ist die Bedeutung des Flugplatzes über die Zuständigkeiten definiert, auf Seiten des Landes Vorarlbergs sind diese, rechtlich festgelegten Zuständigkeiten sehr gering. Der Flugplatz spielt somit in der Vorarlberger Verwaltung eine geringe Rolle. In der Verwaltung des Kantons sind hingegen die Agenden für den Flugplatz gebündelt (sofern der Kanton dafür zuständig ist).

Die Vorarlberger Anrainergemeinden beurteilen die Bedeutung des Flugplatzes für ihre Gemeinde als relativ gering, einen gewissen Standortvorteil sehen hingegen die Schweizer Gemeinden.

Vertretungen der Arbeitgeber als auch der Arbeitnehmer ordnen dem Flugplatz Altenrhein eine hohe Bedeutung für ihre Interessensgruppen zu. Der Flugplatz wird als Notwendigkeit zur Absicherung des wirtschaftlichen Erfolges gesehen, der sowohl den Unternehmen als auch der arbeitstätigen Bevölkerung zugutekommt. Der Flugplatz wird jedenfalls als wichtiger Standortfaktor insbesondere für Neuansiedlung von Betrieben gesehen. Gleichzeitig wird jedoch auch zugestanden, dass die hier tätigen Unternehmen sehr stark mit der Region verbunden sind und der Flugplatz allein nicht ausschlaggebend für die Standortwahl ist.

Etwas differenzierter ist die Bedeutung für den Tourismus. Derzeit ist er für den Incoming-Bereich relativ unbedeutend, Gäste reisen eher über Zürich und München an. Die fehlende Kooperation der Peoples Airline mit anderen Airlines ist hinderlich, dass die Linie als Anschlussflug genutzt wird (Wien wird kaum als Hub genutzt).

Gäste, die für den Schengenraum ein Visum benötigen, und über Altenrhein nach Österreich einreisen, müssen ihr Visum bei einer österreichischen Vertretungsbehörde beantragen, sofern die längste Aufenthaltsdauer in Österreich stattfindet. Werden mehrere Schengen-Länder besucht, muss hingegen das Visum bei der Vertretungsbehörde jenes Landes beantragt werden, in dem die erste Einreise erfolgt.

In die Schweiz reisen derzeit recht wenige TouristInnen über Altenrhein ein. Die bestehenden Charterflüge zu Feriendestinationen dienen derzeit nur dem Outgoing-Verkehr.

Die Betroffenheit der Interessensgruppen Umwelt und Natur ist durch den Flugbetrieb prinzipiell hoch. Dennoch scheint der Flugplatz in ihren Agenden derzeit keine hohe Dringlichkeit einzunehmen.

Der Flugplatz Altenrhein ist Kernthema der Bürgerinitiative Aktion gegen Fluglärm. Derzeit ist die Bürgerinitiative allerdings kaum aktiv und wird im Wesentlichen von einer Person betrieben. Dies hängt damit zusammen, dass derzeit keine Ausbaupläne für den Flugplatz bekannt sind. Inwieweit eine (Re)Aktivierung zusätzlicher UnterstützerInnen möglich ist, lässt sich schwer einschätzen.

Der Flugplatz Altenrhein wird nur von einzelnen Unternehmen als standortentscheidend gesehen. Die Bedeutung des Airports ist von Unternehmen zu Unternehmen unterschiedlich und hängt im Wesentlichen von deren Zielmärkten ab. Während die befragten Vorarlberger Unternehmen Altenrhein durchwegs für ihren wirtschaftlichen Erfolg als wichtig erachten, ist die Bedeutung bei den Schweizer Unternehmen etwas differenzierter.

Wie oft nutzt ihre Dienststelle, ihre Institution, ihr Unternehmen den Airport Altenrhein?

	Nie	selten	manchmal	oft	sehr oft
Verwaltung					
Bund (Bmvit)		■			
Eidgenossenschaft (BAZL)	■				
Land Vorarlberg					■
Kanton St. Gallen	■	■			
Fürstentum Liechtenstein				■	■
Gemeinden					
Vorarlberg				■	■
St. Gallen	■				
Interessensvertretungen Wirtschaft					
Arbeitgeber (WK, IV, IHK, AGV, Wisto)					■
Arbeitnehmer (AK, ÖGB)					■
Tourismus					■
Interessensvertretung Natur / Umwelt					
Vorarlberg		■			
Schweiz / SG	■				
AgF	■				
Unternehmen					
Vorarlberg				■	■
Schweiz / SG			■	■	■
Airport					
Betreiber					■

Die Nutzungshäufigkeit ist auffällig: während Vorarlberger Institutionen, Dienststellen und Unternehmen den Flugplatz meist sehr häufig nutzen, ist die Nutzung auf St. Gallner Seite wesentlich schwächer ausgeprägt. In Wien befinden sich die für die Vorarlberger AkteurInnen wichtigen Institutionen und Geschäftspartner. Mit dem Linienflug können Geschäftstermine oder Besprechungen in Wien innerhalb eines Tages erledigt werden, was insbesondere für Personen aus der Verwaltung häufig genutzt wird – dies trifft übrigens auch zu einem guten Teil für AkteurInnen aus dem Fürstentum Liechtenstein zu. Einzig die Interessenvertretungen Natur und Umwelt nutzen den Flugplatz so gut wie nie, selbst wenn es Reiseerfordernisse nach Wien gibt.

Die Nutzungshäufigkeit bei den Unternehmen ist recht unterschiedlich. Zum einem hängt dies davon ab, ob das Unternehmen Geschäftsbeziehungen nach Wien hat, zum anderen, ob das Unternehmen über eigene Firmenflugzeuge verfügt.

Altenrhein als Standort für Businessjets ist für einige der großen Unternehmen ein wichtiger Faktor und darf jedenfalls nicht unterschätzt werden. Da viele Unternehmen in der Region projektorientiert arbeiten, lassen sich abseits von Wien kaum Ziele ausmachen, die sich für einen Linienflug eignen. Dies macht den Einsatz von Businessjets (die teilweise auch firmenübergreifend genutzt werden) nicht nur notwendig sondern in vielen Fällen auch effizient. Dadurch lassen sich vor allem Regionen und Flughäfen abseits der großen Hubs direkt anfliegen. Zeitersparnis und der dadurch möglich effiziente Einsatz von Personalressourcen werden von den Unternehmen als entscheidend angesehen.

Altenrhein dürfte jedoch im Verhältnis zu den großen Flughäfen Zürich oder München eine untergeordnete Rolle für die Region spielen. Da von Altenrhein nicht über Wien hinaus durchgecheckt werden kann, ist die Bedeutung des Linienflugs als Zubringerfunktion zum Hub Wien relativ gering. Hierfür werden eher die großen Flughäfen genutzt, die zudem relativ rasch erreicht werden können.

Generell lässt sich festhalten, dass gerade Unternehmen sehr flexibel auf Flugangebote in der Region zugreifen. So werden die großen Flughäfen Zürich und München genutzt, insbesondere wenn es sich um Fernflüge handelt. Aber auch Memmingen und Friedrichshafen spielen eine Rolle. Mitentscheidend für die Nutzung eines Flughafens sind auch die Kosten. Die relativ hohen Flugpreise ab Altenrhein werden mit den längeren Anfahrtszeiten zu den anderen Flughäfen abgewogen.

7.2 Negative Effekte des Airports

Wie schätzen Sie die negativen Effekte des Airport Altenrheins ein?

	Keine	Gering	Mittel.	Hoch	Sehr hoch
Verwaltung					
Bund (BmVit)			■		
Eidgenossenschaft (BAZL)			■		
Land Vorarlberg			■	■	■
Kanton St. Gallen		■	■	■	
Fürstentum Liechtenstein			■		
Gemeinden					
Vorarlberg				■	■
St. Gallen			■	■	
Interessensvertretungen Wirtschaft					
Arbeitgeber (WK, IV, IHK, AGV, Wisto)		■			
Arbeitnehmer (AK, ÖGB)		■			
Tourismus		■			
Interessensvertretung Natur / Umwelt					
Vorarlberg					■
Schweiz / SG					■
AgF					■
Unternehmen					
Vorarlberg	■	■			
Schweiz / SG	■	■			
Airport					
Betreiber	■				

Die negativen Effekte durch den Betrieb des Flugplatzes werden auf Vorarlberger Seite tendenziell höher eingeschätzt als im Kanton St. Gallen. Die Belastungen werden insbesondere von den Interessensgruppen Natur und Umwelt sowie den Vorarlberger Gemeinden und Landesdienststellen angesprochen. Seitens der Wirtschaft werden keine oder nur geringe Lärmemissionen als negative Effekte wahrgenommen. Von dieser Seite wird stets darauf hingewiesen, dass keine bewohnten Gebiete direkt überflogen werden. Ein Bewusstsein für die Auswirkungen des Flugbetriebs auf den Naturschutz scheint weniger stark ausgeprägt zu sein. Andere Belastungen, zB durch den Autoverkehr, werden wesentlich negativer beurteilt.

Was verursacht die Belastungen?

Die Belastungen der verschiedenen Arten des Flugbetriebs werden von den meisten AkteurInnen unterschiedlich beurteilt.

Der Linien- und Charterflugverkehr wird außer von den Interessengruppen Natur und Umwelt sowie einzelnen Voralberger Gemeinden von den Interessengruppen als nicht oder kaum störend eingestuft.

Sportflieger und Helikopterflüge werden hingegen von den meisten AkteurInnen als Verursacher von Belastungen für die Bevölkerung wahrgenommen bzw. verstanden und dementsprechend kritisch gesehen.

Die im folgenden Kapitel abgebildeten Haltungen der AkteurInnen zu einzelnen Fragestellungen beziehen sich daher vor allem auf den Linienverkehr, Charterflüge und Businessjets.

Haltungen der AkteurInnen

Wie sehen Sie den generellen Handlungsbedarf?

	Reduktion	keinen	Ausweitung
Verwaltung			
Bund (Bmvit)		■	
Eidgenossenschaft (BAZL)			■
Land Vorarlberg		■	
Kanton St. Gallen			■
Fürstentum Liechtenstein		■	
Gemeinden			
Vorarlberg		■	
St. Gallen		■	
Interessensvertretungen Wirtschaft			
Arbeitgeber (WK, IV, IHK, AGV, Wisto)			■
Arbeitnehmer (AK, ÖGB)			■
Tourismus			■
Interessensvertretung Natur / Umwelt			
Vorarlberg		■	
Schweiz / SG		■	
AgF		■	
Unternehmen			
Vorarlberg			■
Schweiz / SG			■
Airport			
Betreiber			■

Eine Reduktion des bestehenden Flugbetriebes (Linie und Charter) wird von keinem Akteur vehement gefordert, auch nicht von der Bürgerinitiative AgF.

Gewisse Ausweitungen werden hingegen von WirtschaftsvertreterInnen, dem Flugplatzbetreiber sowie von der Eidgenossenschaft und dem Kanton gewünscht (Details dazu siehe folgende Seiten).

Der Bestand dürfte somit allgemein akzeptiert sein. Befürchtungen betreffen das Nichteinhalten vereinbarter Rahmenbedingungen sowie einen großen Ausbau.

Wie bereits zuvor erwähnt ist die Haltung gegenüber der Sportfliegerei und Helikopterflügen weitaus kritischer. Hier können sich sämtliche AkteurInnen (ausgenommen Airportbetreiber) auch durchaus stärkere Beschränkungen vorstellen, um zB dem Linienverkehr mehr Bewegungen zu ermöglichen.

Businessjets werden in diesem Zusammenhang von den Akteuren nicht eigens thematisiert, dürften jedoch von meisten am ehesten der Gruppe der Linien- und Charterflüge zugeordnet werden.

Wie stehen Sie prinzipiell zum Staatsvertrag?

	ablehnend	Neutral	zustimmend
Verwaltung			
Bund (Bmvit)			■
Eidgenossenschaft (BAZL)			■
Land Vorarlberg			■
Kanton St. Gallen			■
Fürstentum Liechtenstein		■	
Gemeinden			
Vorarlberg			■
St. Gallen			■
Interessensvertretungen Wirtschaft			
Arbeitgeber (WK, IV, IHK, AGV, Wisto)		■	
Arbeitnehmer (AK, ÖGB)		■	
Tourismus		■	
Interessensvertretung Natur / Umwelt			
Vorarlberg			■
Schweiz / SG			■
AgF			■
Unternehmen			
Vorarlberg		■	
Schweiz / SG		■	
Airport			
Betreiber			■

Der Staatsvertrag als transnationale Regelung der Anliegen Flugplatz Altenrhein wird im Wesentlichen von allen Akteursgruppen unterstützt. Besonders seitens des BAZLs wird dieser Staatsvertrag besonders wertgeschätzt, dessen Auflösung nicht riskiert werden soll.

Die Inhalte des Staatsvertrags sind aus Sicht einiger AkteurInnen nicht mehr zeitgemäß, für die Flugplatzkritiker sind hingegen diese Festlegungen besonders wertvoll und unantastbar. Während seitens der Eidgenossenschaft eine Strategie des gemäßigten Ausbaus verfolgt wird, stellt der Staat Österreich keine eigenen strategischen Ausrichtungen zu Altenrhein an, sondern folgt den Intentionen des Landes Vorarlberg. Die Interessenslage zu einzelnen Punkten wird auf den folgenden Seiten dargestellt.

Soll die Mittagspause aufgehoben werden?

	ablehnend	Neutral, keine Aussage	zustimmend
Verwaltung			
Bund (BmVit)		■	
Eidgenossenschaft (BAZL)			■
Land Vorarlberg		■	
Kanton St. Gallen			■
Fürstentum Liechtenstein		■	
Gemeinden			
Vorarlberg	■		
St. Gallen			■
Interessensvertretungen Wirtschaft			
Arbeitgeber (WK, IV, IHK, AGV, Wisto)			■
Arbeitnehmer (AK, ÖGB)			■
Tourismus			■
Interessensvertretung Natur / Umwelt			
Vorarlberg		■	
Schweiz / SG	■		
AgF	■		
Unternehmen			
Vorarlberg			■
Schweiz / SG			■
Airport			
Betreiber			■

Die Mittagspause wird von fast allen AkteurInnen, insbesondere für den Linien-, Charter- und Businessverkehr, als nicht mehr zeitgemäß erachtet. Insbesondere für den Linienverkehr und für Businessjets beutet sie maßgebliche Behinderungen, wodurch es immer wieder um Ansuchen von Ausnahmegewilligungen kommt.

Flugplatzkritiker halten hingegen an der Mittagspause fest, wobei der Eindruck besteht, dass es weniger um die Mittagspause an sich als um das prinzipielle Aufweichen von Regelungen geht.

Sollen die Betriebszeiten an den Tagesrändern ausgeweitet werden?

	ablehnend	Neutral, keine Aussage	zustimmend
Verwaltung			
Bund (Bmvit)		■	
Eidgenossenschaft (BAZL)			■
Land Vorarlberg		■	
Kanton St. Gallen			■
Fürstentum Liechtenstein		■	
Gemeinden			
Vorarlberg	■		
St. Gallen	■		
Interessensvertretungen Wirtschaft			
Arbeitgeber (WK, IV, IHK, AGV, Wisto)			■
Arbeitnehmer (AK, ÖGB)			■
Tourismus			■
Interessensvertretung Natur / Umwelt			
Vorarlberg	■		
Schweiz / SG	■		
AgF	■		
Unternehmen			
Vorarlberg			■
Schweiz / SG			■
Airport			
Betreiber			■

Weniger deutlich ist der Wunsch nach einer Ausweitung der Betriebszeiten für Linien-, Charter und Businessflüge an den Tagesrändern. Probleme verursacht von der Betriebschluss um 21 Uhr, der aufgrund von Verspätungen bei den Startflughäfen nicht immer eingehalten werden kann. Auch hier ergeben sich daher laufend Ausnahmegenehmigungen.

Gemäß SIL werden Öffnungszeiten von MO- SA 0600-2200 und SO 0730-2200 angestrebt. Der Flugplatzbetreiber wünscht sich ähnliche Öffnungszeiten, aber zusätzlich eine Ausdehnung der Möglichkeit für Ausnahmegenehmigungen bis 23 Uhr.

Lt. Naturschutz sind insbesondere die Flugbewegungen in den Zeiten der Dämmerung problematisch.

Sollen die flugfreien Feiertage zumindest teilweise fallen?

	ablehnend	Neutral	zustimmend
Verwaltung			
Bund (BmVit)		■	
Eidgenossenschaft (BAZL)			■
Land Vorarlberg		■	
Kanton St. Gallen		■	
Fürstentum Liechtenstein		■	
Gemeinden			
Vorarlberg	■		
St. Gallen		■	
Interessensvertretungen Wirtschaft			
Arbeitgeber (WK, IV, IHK, AGV, Wisto)		■	
Arbeitnehmer (AK, ÖGB)		■	
Tourismus			■
Interessensvertretung Natur / Umwelt			
Vorarlberg	■		
Schweiz / SG	■		
AgF	■		
Unternehmen			
Vorarlberg		■	
Schweiz / SG		■	
Airport			
Betreiber			■

Für den Fluglinienbetreiber sind insbesondere die Schließzeiten zu Ostern und Pfingsten störend, da zu diesen Tagen ein großer Bedarf an Starts und Landungen von Chartermaschinen gegeben ist. Fluggäste müssen an diesen Tagen per Bus zu anderen Flughäfen gefahren werden.

Aber auch für Incoming-Gäste erweisen sich die Feiertagsbeschränkungen als einschränkend. Demensprechend kritisch sehen auch die Interessensvertreter Tourismus diese Regelungen.

Unternehmen hingegen erachten Flugmöglichkeiten an diesen Feiertage als nicht besonders relevant.

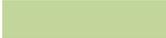
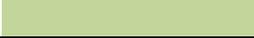
Sollen die Beschränkungen der Flugbewegungen lt. Staatsvertrag aufgehoben werden?

	ablehnend	Neutral	zustimmend
Verwaltung			
Bund (Bmvit)		■	
Eidgenossenschaft (BAZL)		■	
Land Vorarlberg	■		
Kanton St. Gallen	■		
Fürstentum Liechtenstein		■	
Gemeinden			
Vorarlberg	■		
St. Gallen	■		
Interessensvertretungen Wirtschaft			
Arbeitgeber (WK, IV, IHK, AGV, Wisto)		■	
Arbeitnehmer (AK, ÖGB)		■	
Tourismus		■	
Interessensvertretung Natur / Umwelt			
Vorarlberg	■		
Schweiz / SG	■		
AgF	■		
Unternehmen			
Vorarlberg			■
Schweiz / SG			■
Airport			
Betreiber			■

Ein Aufheben der Beschränkungen bei den Flugbewegungen über österreichischem Staatsgebiet wird von keiner Seite ernsthaft gefordert, da das bestehende Kontingent bis dato nicht ausgeschöpft wird. Allerdings gibt es derzeit keine Unterscheidung der Flugarten, da lediglich die Lärmpunkte Beschränkungen vorgeben.

Derzeit besteht eine Deckelung der Bewegungen für den Linienverkehr bei 3.546 Bewegungen pro Jahr. Seitens der Eidgenossenschaft gibt es Bestrebungen das Kontingent für Linie und Charter zu erhöhen, das Gesamtkontingent hingegen zu reduzieren. Allerdings wurde bisher vermittelt, dass eine Erhöhung des Kontingents für den Linienverkehr eine Konzessionierung voraussetzt.

Sollen zusätzliche Destinationen angeboten werden?

	ablehnend	Neutral	zustimmend
Verwaltung			
Bund (Bmvit)			
Eidgenossenschaft (BAZL)			
Land Vorarlberg		k.A.	
Kanton St. Gallen		k.A.	
Fürstentum Liechtenstein			
Gemeinden			
Vorarlberg			
St. Gallen			
Interessensvertretungen Wirtschaft			
Arbeitgeber (WK, IV, IHK, AGV, Wisto)			
Arbeitnehmer (AK, ÖGB)			
Tourismus			
Interessensvertretung Natur / Umwelt			
Vorarlberg			
Schweiz / SG			
AgF			
Unternehmen			
Vorarlberg			
Schweiz / SG			
Airport			
Betreiber			

Abgesehen von den Flugplatzkritikern steht die Mehrzahl der AkteurInnen zusätzlichen Destinationen positiv gegenüber. Allerdings ist allen bewusst, dass sich zusätzliche Linienvflüge für den Betreiber kaum rechnen würden. Es gibt seitens der Wirtschaft, abgesehen von Wien, keine Zielorte, die auf eine hohe Auslastung hoffen lassen, zu dispers sind die wirtschaftlichen Beziehungen. Öfters genannt werden Frankfurt (als Hub) und der Norddeutsche Raum.

Tourismusvertreter sehen Erweiterungsmöglichkeiten im Bereich der Charterflüge. Zusätzliche Flugverbindungen va für den Incoming-Gast sind höchst willkommen.

7.3 Kommunikation

Wie funktioniert die Kommunikation zwischen den AkteurlInnen?

	Gar nicht	passabel	sehr gut
Verwaltung			
Bund (Bmvt)			
Eidgenossenschaft (BAZL)			
Land Vorarlberg			
Kanton St. Gallen			
Fürstentum Liechtenstein			k.A.
Gemeinden			
Vorarlberg			
St. Gallen			
Interessensvertretungen Wirtschaft			
Arbeitgeber (WK, IV, IHK, AGV, Wisto)			
Arbeitnehmer (AK, ÖGB)			
Tourismus			k.A.
Interessensvertretung Natur / Umwelt			
Vorarlberg			
Schweiz / SG			
AgF			
Unternehmen			
Vorarlberg			
Schweiz / SG			
Airport			
Betreiber			

Die Kommunikation zwischen den AkteurlInnen aber auch über den Flugplatz wird von allen AkteurlInnen recht kritisch gesehen. Einzelne Verständigungswege scheinen immer wieder nicht funktioniert zu haben, teilweise wird das Zurverfügungstellen von Informationen vermisst. Einige Male wurde auch eine mangelnde Vertrauensbasis beklagt. Die Gemischte Kommission, die ja auch als Austauschplattform dienen könnte, tage viel zu selten.

Überblick zu den Anmerkungen der AkteurInnen.

Es werden hier bewusst vor allem die kritischen Punkte angesprochen, bei denen ein Handlungsbedarf gesehen wird. Ungeachtet dessen soll jedoch betont werden, dass zwischen den meisten AkteurInnen generell ein gutes Verhältnis besteht.

Bund (Bmvit): durch die aufgeteilten Zuständigkeiten im Ministerium kommen manche Informationen zum Flugplatz nicht immer an die richtige Person. Ein genereller Informationsfluss an alle zuständigen Stellen, könnte hier eine Verbesserung bringen. Die Gesprächsbasis mit der Schweiz ist jedoch ausgezeichnet.

Eidgenossenschaft (BAZL): beklagt wird die aus ihrer Sicht unklare Meinungsbildung auf Vorarlberger Seite. Man könne nicht immer nachvollziehen, wie Entscheidungen schlussendlich gefällt werden (Politik? Verwaltung?). Zeitweise besteht das Gefühl, dass nicht immer eine ausreichende Vertrauensbasis vorhanden ist. Man bemühe sich daher, nun immer alle Flugplatzrelevanten Informationen und Überlegungen an das Land Vorarlberg rechtzeitig weiter zu geben, unabhängig davon, ob Vorarlberg darüber rechtlich informiert werden muss oder nicht.

Land Vorarlberg: man fühlte sich teilweise bei Entwicklungen den Flughafen betreffend übergangen (Stichwort Hangar, Parkdecks, Aufnahmegebäude). Nicht immer von vornherein klare rechtliche Rahmenbedingungen, ob das Land Vorarlberg informiert werden muss oder nicht, schadet der Vertrauensbasis. Die prinzipielle recht kritische Haltung gegenüber dem Airport verstärkt diese Kommunikationsprobleme, auch gegenüber dem Airportbetreiber.

Kanton St. Gallen: rechtliche Rahmenbedingungen machen eine Einbindung von Vorarlberg nicht immer zwingend notwendig, dadurch kommt es vor, mit Kritik konfrontiert zu werden. Vorarlberg wird dadurch teilweise als zu kritisch und zu fordernd gesehen. dass Vorarlberg einen eigenen Flugbeobachter engagiert, verstärkt diesen Eindruck noch.

Fürstentum Liechtenstein: Das Fürstentum wird bei den Entscheidungen und Entwicklungen zum Flugplatz Altenrhein derzeit nicht eingebunden. Dafür besteht zwar aufgrund der Lage des Airports Verständnis, ob der Bedeutung für das Fürstentum, wäre eine Berücksichtigung der Liechtensteiner Anliegen wünschenswert.

Gemeinden: Zwischen den Schweizer und Vorarlberger Gemeinden ist eine Kommunikation den Flugplatz betreffend quasi nicht existent – zu unterschiedlich sind dazu die Positionen. Insbesondere die Rheindeltagemeinden werden in erster Linie als strikte Flugplatzgegner wahrgenommen. Eine Abstimmung wird daher erst gar nicht versucht. Kritisch wird auch gesehen, dass die Bürgerinitiative Aktion gegen Fluglärm von einigen Vorarlberger Gemeinden unterstützt wird. Für die Schweizer ist die AgF jedenfalls kein Gesprächspartner.

Die Rheindeltagemeinden fühlen sich zudem nicht ausreichend über Abweichungen von Flugrouten informiert. Eigene Beobachtungen stimmen angeblich nicht mit offiziellen Angaben überein.

Interessensvertretungen Wirtschaft, Unternehmen: generell wird die Kommunikation zum Flugplatz als zu defensiv wahrgenommen. Ein klares Bekenntnis zum und eine Informieren zu den Vorteilen und Notwendigkeiten über den Airport wird vermisst. Eine Studie zu den regionalwirtschaftlichen Wirkungen des Flugplatzes wäre hilfreich. Gefordert wären hierzu vor allem die politischen Ebenen aber auch die Interessensvertretungen selbst. Kritisiert wird zudem, dass der Airportbetreiber kein klares Leitbild hat, wohin die Entwicklung gehen soll bzw. dieses nicht kommuniziert. Der direkte Draht zu der Politik selbst, funktioniert hingegen sehr gut und erleichtert vieles (Stichwort: Ausnahmeregelungen).

Interessensvertretungen Natur / Umwelt: als nicht ausreichend wird der Informationsfluss kritisiert. Eine stärkere Einbindung wird insbesondere von der Vorarlberger Seite gewünscht. Da es sich um eine EU-Außengrenze handelt, wird der Datenaustausch erschwert.

Die Bürgerinitiative erhält zwar Daten, Begründungen warum es zu Ausnahmewilligungen kommt, werden allerdings vermisst. Mit dem Flugplatzbetreiber besteht derzeit keine geregelt Kommunikation, Gespräche sollten institutionalisiert werden. Ein gewisser Nachholbedarf gesteht sich die AgF aber auch selber zu. Gut funktioniert die Kommunikation mit den Vorarlberger Gemeinden und dem Land Vorarlberg.

Airport: Die Gesprächsbasis mit dem Land Vorarlberg wird als besonders schwierig eingestuft, was auf besonderes Unverständnis stößt, da der Flugplatz doch vor allem von VorarlbergerInnen genutzt wird und das Personal zu einem guten Teil aus Vorarlberg kommt. Die Bereitschaft für einen regelmäßigen Austausch auch mit den Kritikern besteht, werde aber von einzelnen Akteuren (zB AgF) nicht angenommen.

7.4 Zusammenfassung (Empfehlungen)

Aufgrund der zahlreichen Gespräche, die wir mit den unterschiedlichen Akteure und Akteurinnen führen konnten, erscheinen uns folgende Punkte als besonders relevant, wenn es um die Zukunft des Airport Altenrhein geht.

– **Transparenz und Kommunikation: Regelmäßiger Informationsaustausch der Akteure und Akteurinnen**

Derzeit wird von mehreren Seiten beklagt, dass es nicht immer klar ist, was am Airport passiert bzw. in welche Richtung die Entwicklung gehen soll. Dies führt zu Unsicherheiten, Unklarheiten und Missverständnissen, was wiederum die Vertrauensbasis zwischen den AkteurInnen schwächt.

Die Gemischte Kommission tagt bisher zu selten und umfasst auch nicht alle relevanten AkteurInnen der Region, um für einen regelmäßigen Informationsaustausch genutzt werden zu können. Es bräuchte daher ein eigene Plattform für einen Informationsaustausch mit AkteurInnen aus der Region, dazu zählen zuständige VertreterInnen des Landes Vorarlberg, des Kantons St. Gallen, Gemeinden sowohl auf Schweizer als auch auf Österreichischer Seite, Airportbetreiber.

Miteinbezogen werden sollten hierbei auch durchaus Vertretungen, die dem Airport kritisch gegenüber stehen, wie zB Naturschutzanwältin oder offizielle Naturschutzvertreter der Schweiz (zB VCS). Die Einbindung bzw. Information der Bürgerinitiative AgF müsste aus unserer Sicht in einem anderen Rahmen erfolgen, da von dieser Seite derzeit nur schwer eine sachliche und offene Diskussion zu erwarten ist, beispielsweise in Form von kleinen Gesprächsrunden mit Airportbetreiber und VertreterInnen des Kantons und des Landes.

– **Offene Informationspolitik**

Informationen zu Flugbewegungen, Ausnahmegewilligungen oder Flugrouten sollten möglichst offen und für eine breite Öffentlichkeit zugänglich sein. Nur so lassen sich Maßnahmen unterbinden und gleichzeitig wird der Airport noch stärker darauf achten, dass Vereinbarungen eingehalten und Ausnahmen so wenig wie nötig erteilt werden. Hier böte sich ein eigenes Informationsportal im Internet an (zB mit Beobachtung der Flugrouten).

– **Politisches Bekenntnis zur Bedeutung des Flugplatzes**

Von vielen Gesprächspartnern wurde vermittelt, dass sie sich ein stärkeres politisches Bekenntnis zum Airport Altenrhein wünschen – insbesondere vonseiten Vorarlbergs. Im Verkehrskonzept Vorarlberg kommt der Airport etwa nur am Rand vor. Ein Bekenntnis zur Bedeutung des Airports für die Vorarlberger Wirtschaft besteht zwar seitens der Politik, dieses wird jedoch in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen.

Eine gewisse Unsicherheit, wie Vorarlberg wirklich zum Flugplatz steht, ist auch auf Schweizer Seite (Verwaltung, Behörde) spürbar, da aus deren Sicht nicht immer klar deutbare Stellungnahmen von Vorarlberg kommen. Was ist die Position der Politik? Was

ist die Position der Verwaltung? Der weitere oben angesprochene regelmäßige Informationsaustausch könnte hierbei sicherlich klärend wirken.

– **Leitbild vom Airportbetreiber**

Derzeit gibt es kein klares und umfassend kommuniziertes Leitbild für die Entwicklung des Airports und des Linienbetriebs. Die Vorstellungen des Airportbetreibers dürften in dieser Interessensanalyse erstmalig schriftlich formuliert worden sein – zumindest wurde uns dies von mehreren Seiten so vermittelt. Ein klares Leitbild für den Airport seitens des Betreibers wäre in vielerlei Hinsicht hilfreich. Nur so ließen sich Entwicklungsoptionen politisch und mit der Zivilgesellschaft ausverhandeln, gleichzeitig könnte so ein gewisse Verbindlichkeit und Verlässlichkeit ermöglicht werden.

– **Erleichterungen für den Linien-/Charter- und Businessverkehr**

Mittagspause oder Flugverbote an einzelnen Feiertagen erscheinen für die Mehrheit der in die Interessensanalyse involvierten Personen für nicht zeitgemäß und sollten ebenso wie das bestehende Korsett der Öffnungszeiten überdacht werden. Berücksichtigt werden müsste jedoch in diesem Zusammenhang der zu erwartende Gegenwind von den Flugplatzgegnern (AgF): inwieweit würde durch diese Anpassungen die derzeit kaum aktive Bürgerinitiative wieder aktiviert werden? Es wäre dabei zu überlegen, ob nicht Erleichterungen für den Linien-/Charter- oder Businessverkehr über Einschränkungen bei der Sportfliegerei oder bei Helikopterflügen ermöglicht werden könnten. Jedenfalls müssten jegliche Änderungen bei den bestehenden Regelungen in den Zusammenhang eines Gesamtkonzeptes gebracht werden (Leitbild für den Airport) und nicht den Schein erwecken, dass hier Anlassbezogen agiert und die Beschränkungen des Flugbetriebs schleichend aufgeweicht werden.