

Postfach 1, CH-9422 Staad
Telefon/Fax 071 855 35 28
E-Mail agf@bluewin.ch
Postcheckkonto 90-20176-8
www.agf-altenrhein.ch

AgF
Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein

EINSCHREIBEN

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Sektion Sachplan und Anlagen
Maulbeerstrasse 9
3003 Bern

Rorschacherberg, 26. Februar 2014

EINSPRACHE

gegen das Gesuch um Plangenehmigung für den Neubau des Hangars C6 (Flugzeughangar) auf dem Flugfeld St.Gallen-Altenrhein, Flugplatzareal, Gemeinde Thal, Grundstück 571/730

Sehr geehrte Damen und Herren

Gegen das Baugesuch: Neubau des Hangars C6 (Flugzeughangar) auf dem Flugfeld St.Gallen-Altenrhein, Flugplatzareal, Gemeinde Thal, Grundstück 571/730

Gesuchsteller: Airport Altenrhein AG, 9423 Altenrhein

Bauherrschaft: Elenco AG, Hauptstrasse 148, 9430 St. Margrethen

öffentliche Planaufgabe: vom 28. Januar 2014 bis 27. Februar 2014

erheben wir fristgerecht

öffentlich-rechtliche EINSPRACHE.

Die Einsprachefrist ist mit heutigem Datum eingehalten.

Die Einsprecherin: **Schutzverband
Aktion gegen Fluglärm Altenrhein AgF
Postfach 1
9422 Staad**

ist als Umweltverband einspracheberechtigt.

Antrag:

Das vorliegende Gesuch um Plangenehmigung sei vollumfänglich abzulehnen, alles unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten der Gesuchstellerin.

Einsprachebegründung

- 1) Der Hangar kommt in die 'Industriezone 1' zu liegen, wo Baulängen bis max. 60 m erlaubt sind. Der Hangar C6 übersteigt mit 74 m Länge das erlaubte Mass klar. Auch der Grenzabstand zur Strasse stimmt nicht.
- 2) Der von der Gesuchstellerin eingereichte Umweltverträglichkeitsbericht, verfasst von Bächtold & Moor AG, Giacomettistrasse 15, 3000 Bern 31, kann die Umweltverträglichkeit nicht belegen. Er weist erhebliche Mängel auf.
Diese sind in der diesem Schreiben beigelegten separaten Auflistung dargelegt.

Rechtsvertretung

Als rechtsverbindliche Vertretung dieser Einsprache bezeichnet die AgF seinen Präsidenten,
Heinz Grob, Paradiesstrasse 36, 9404 Rorschacherberg

Aufgrund der vorgenannten Fakten bitten wir um Schutz der Einsprache.

Ich bitte Sie um Kenntnisnahme und ersuche Sie, die Einsprache im Sinne des gestellten Antrages zu schützen.

Mit freundlichen Grüssen

Aktion gegen Fluglärm Altenrhein AgF



Heinz Grob, Präsident

Beilage: Mängelliste Umweltbericht

Einsprache gegen Plangenehmigung Hangar C6

Mängelverzeichnis zum Umweltbericht Bächtold & Moor AG, Bern

laufende Nummer	Seite Bericht	Betreff	Kommentar	Forderungen
01	15 ff.	Strassenverkehr	Die Datenbasis ist ungenügend, die Messungen erfolgten in zu engem Zeitraum, teilweise in der Ferienzeit, die Abstützung auf Parkplatzbewirtschaftung führt zu keinem korrekten Resultat, die Anzahl der zugrunde gelegten Parkplätze entspricht nicht den Tatsachen, die Erstellerin der Verkehrszählung ist nicht dafür qualifiziert, die Forderungen im SIL nach Anbindung an den ÖV wird nicht umgesetzt	<ul style="list-style-type: none"> - es ist eine Verkehrszählung nach wissenschaftlichen Methoden durch eine erfahrene Institution durchzuführen - es müssen alle Parkplätze miteinbezogen werden - die Anbindung an den ÖV muss umgesetzt werden
02	27 ff.	Emissionen aus Abtrieb	Das Gewicht der Kleinflugzeuge mit 1 t und der Grossflugzeuge mit 20 t ist zu tief angesetzt	Es sind die effektiven Startgewichte zu verwenden, also inkl. Passagiere, Crew, Gepäck und Fracht.
03	28	Emissionen aus Flugzeugabfertigung	Angaben Flugplatz noch ausstehend, wird in Schlussversion ergänzt	Diese Bemerkung belegt, dass der Bericht nicht definitiv ist. Der UVB ist als Ganzes zurückzuweisen und nach Fertigstellung neu aufzulegen.
04			Die Zunahme der Tests von Grossflugzeugen um 100 % und der Jets um 50% und der Helikopter ebenfalls um 100 % ist inakzeptabel	Die Anzahl der Tests ist auf das heutige Niveau zu begrenzen
05	32	Motorentests Tabelle 6.2.1.3	Die prognostizierte Abnahme der Hunter-Standläufe von 12 auf 5 ist nicht belegt	Es ist weiter von 12 Standläufen auszugehen
06			Die Zunahme der Standläufe um 18 % auf 45 Minuten pro Werktag ist nicht umweltverträglich	Die Zunahme muss unterbunden werden.

07	33 bis 35	Emissionen aus dem Luftverkehr	Die Zunahme der Emissionen wie nachstehend ist nicht umweltverträglich - + 53 % NOx - + 28 % VOC - + 23 % CO - + 51 % SO2 - + 23 % Pb - + 51 % PM Feinstaub - + 56 % PM aus Abtrieb - + 51 % CO2	Die Zunahme muss unterbunden werden.
08	75 bis 80	Entwässerung	Der Bericht legt einen katastrophalen Zustand der Anlagen offen. Der Sanierungsbedarf wird auf CHF 1.2 Mio für die nächsten 10 Jahre berechnet. Dazu kommen CHF 500'000.- bei Hochrechnung auf das gesamte Abwassernetz. Nicht enthalten sind bauliche Massnahmen aufgrund geplanter, künftiger Um- und Erweiterungsbauten. (Seite 81) Die durchschnittlichen Kosten pro Jahr aus der IST-Analyse betragen CHF 360'000.- (Seite 80). Die überfälligen Sanierungskosten von mehreren Millionen übersteigen die für die Unternehmung betriebswirtschaftlich tragbare Obergrenze. Dazu kommen die jährlichen Kosten, die schon ohne Erweiterungsbauten CHF 360'000.- betragen.	Bevor irgendeine Bewilligung für Erweiterungsbauten erteilt werden darf, muss die Sanierung erfolgt sein. Die Unternehmung hat zu belegen, dass die künftigen Unterhaltskosten für sie tragbar sind.
09	98/99	Massnahmen	Für die Umsetzung der Massnahmen sind Fristen teilweise bis 2023 gesetzt.	Die Massnahmen müssen vor Erteilung jeglicher Baubewilligungen erfolgt sein.
10	100	Verbleibende Umweltbelastung	Der Bericht beurteilt die verbleibenden Umweltbelastungen als „gering“.	Die verbleibenden Belastungen sind zu quantifizieren.
11	115	Flugunfälle	Im Zeitraum 1989 bis 1994 ereigneten sich drei Unfälle mit 16 Toten und zwei Verletzten; im Jahresdurchschnitt über 3 Tote. 2002 und 2012 ereigneten sich Unfälle, die dank glücklichen Umständen „nur“ zu Verletzten führten. Die Gefährdung des in unmittelbarer Nähe liegenden Trinkwasserspeichers Bodensee wurde in die Beurteilung nicht einbezogen. (30.05.1987 Notwasserung im Bodensee) Hier von geringer Absturzhäufigkeit zu sprechen ist zynisch.	Die Absturzhäufigkeit und deren Folgen sind zu vergleichen mit anderen Flugplätzen und in Beziehung zu setzen mit der Anzahl der Flugbewegungen.
12	116	Unfallhäufigkeit	Die Tabelle 15.1-2 basiert auf den Jahren 1975-2011. Die Flugbewegungen 1975 dürften sehr tief gelegen sein, der Unfall von 2012 ist nicht berücksichtigt. Die Beurteilung für den Prognosezeitraum aufgrund dieser Zahlen ist nicht korrekt.	Die Unfallhäufigkeit ist neu zu berechnen und eine Risikobeurteilung vorzunehmen. Diese muss die Folgen nachstehender Risiken beurteilen: - Absturz über Altenrhein - Absturz in den Bodensee (Unfall 1989) - Absturz über bewohnte Gebiete auf den An- und Abflugrouten

			<ul style="list-style-type: none"> - Überrollen des Pistenendes über die Dorfstrasse (Unfall 2002) - Überrollen des Pistenendes über den Rheinholzweg (Unfall 2012) <p>Folgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personenschäden - Gewässerverschmutzung - Grundwasserverschmutzung durch Treibstoff - Sachschäden
<p>Altenrhein, 25. Februar 2014</p>			