

Anlage: **St.Gallen-Altenrhein**

SG-1

Teilnetz: Regionalflugplatz

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

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: St.Gallen
- Perimetergemeinden: Thal
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Rheineck, Thal
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Thal

- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 33'900 (2000-04)
 - max. 10 Jahre: 37'180 (2001)
 - Datenbasis LBK: 40'000
 - Potential SIL: 36'500

Zweck der Anlage/Funktion im Netz:

Flugfeld seit 1926 in Betrieb, Linienverkehr seit 1985 (Hauptdestination Wien).

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Linien-, Charter-, Transport-, Rund- und Arbeitsflüge) und nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor-, Helikopter- und Segelflug, Aus- und Weiterbildung in allen Sparten, Fallschirmsport, Werkflüge für Hersteller- und Unterhaltsbetriebe).

Stand der Koordination:

Der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein wird nach den Bestimmungen im Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich von 1991 über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze, der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung von 1992 und deren Ergänzungen sowie dem bestehenden Betriebsreglement betrieben. Dieser Betrieb soll grundsätzlich im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Den bilateralen Abkommen entgegenstehende Festlegungen stehen unter dem Vorbehalt einer Anpassung dieser Abkommen.

Nach Luftfahrtgesetz erfordert der Betrieb von Linienverkehr eine Betriebskonzession. Im Konzeptteil des SIL ist festgesetzt, dass der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein zu konzessionieren ist, wenn der Linienverkehr ausgebaut wird. Die Flugplatzhalterin hat ein Projekt erarbeitet, das eine massvolle Ausdehnung des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot vorsieht.

Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

Grundlagendokumente:

- Staatsvertrag Schweiz-Österreich vom 23.7.1991
- Verwaltungsvereinbarung zum Staatsvertrag vom 19.3.1992
- Betriebsbewilligung vom 20.1.1981 (Stand 27.3.1996)
- Betriebsreglement vom 16.11.1999
- Lärmbelastungskataster 1994
- Hindernisbegrenzungskataster vom 2.5.2003
- Koordinationsprotokoll vom Februar 2007

In der Schweiz konnte zu diesem Projekt auf Behördenebene ein Konsens gefunden werden. In diesem Sinne sind Funktion und Entwicklung des Flugplatzes mit den Zielen und Vorgaben der kantonalen und regionalen Richtplanung abgestimmt. Der Betrieb und die Infrastruktur des Flugplatzes sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll).

Dieser Konsens besagt, dass dem Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr ein massvolles Wachstum ermöglicht werden soll. Gegenüber dem übrigen Luftverkehr (fliegerische Aus- und Weiterbildung, Flugsport) sei diesem Verkehr Priorität einzuräumen. Die Entwicklung des Betriebs sei durch die im SIL festgesetzten Lärmkurven zu begrenzen, Erleichterungen nach Lärmschutzverordnung (LSV) seien nicht zu gewähren. Zusätzlich sei die Zahl der Flugbewegungen auf jährlich 36'500 zu beschränken. Schliesslich beinhaltet der Konsens eine nach Wochentagen und Verkehrsarten differenzierte Festlegung der Betriebszeiten, die einerseits den Interessen des Flugplatzes besser entgegenkommt, andererseits auf die Bedürfnisse der Umgebung Rücksicht nimmt.

Im Zusammenhang mit dieser betrieblichen Entwicklung sind verschiedene Anpassungen der Infrastruktur geplant, um die Zuverlässigkeit des Flugbetriebs zu verbessern. Unter anderem ist eine Verlängerung der Piste im Osten vorgesehen (Ausrollweg für Landungen von Westen, Drehplattform und Sicherheitsfläche). Die nutzbare Pistenlänge und damit die Grösse der einsetzbaren Flugzeuge würden dabei nicht verändert. Eine solche Pistenanpassung würde eine neue Linienführung der bestehenden Strassenzufahrt zur Kläranlage am Rhein erfordern.

Das Land Vorarlberg und die betroffenen österreichischen Gemeinden haben sich an den Koordinationsgesprächen beteiligt. Die österreichischen Behörden lehnen die von schweizerischer Seite angestrebte betriebliche Entwicklung und die damit verbundene Konzessionierung des Flugplatzes ab; am geltenden Staatsvertrag und an der entsprechenden Verwaltungsvereinbarung sei grundsätzlich festzuhalten. Im Rahmen einer Gesamtlösung sind sie allenfalls bereit für ein Entgegenkommen bei den Bestimmungen zu den Betriebszeiten des Linien- und Geschäftsreiseverkehrs und der Lärmbeurteilung.

Vor diesem Hintergrund soll auf die Einleitung eines Verfahrens zur Konzessionierung bis auf Weiteres verzichtet werden. Die Konzessionierung ist bei einem Ausbau des Linienverkehrs zwar mittel- bis langfristig anzustreben, soll aber einvernehmlich mit Österreich erfolgen.

F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
<p>Zweckbestimmung: Der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein soll die Anbindung der Ostschweiz und des benachbarten Auslandes an den nationalen und internationalen Luftverkehr sicherstellen. Priorität haben der Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Soweit innerhalb der festgelegten Entwicklungsgrenzen Spielraum besteht, dient der Flugplatz auch der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Flugsport.</p> <p>Der Flugplatz ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Seine Entwicklung richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf. Sie ist durch das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt, es werden keine Erleichterungen nach Lärmschutzverordnung (LSV) gewährt.</p> <p>Der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein ist ein privates Flugfeld. Bei einem Ausbau des Linienverkehrs ist er zu konzessionieren, was nur im Einvernehmen mit Österreich erfolgen soll.</p> <p>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.</p> <p>Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>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.</p> <p>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 Ausnahmebewilligungen 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.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich den Flächen für künftige Hochbauten und Abstellflächen nördlich der Piste und der Fläche für die im Zusammenhang mit einem Ausbau des Flugbetriebs geplante Verlängerung der Piste im Osten (vgl. Anlagekarte).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • • 	<ul style="list-style-type: none"> • •

	F	Z	V
<p>Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Die entsprechende Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach Lärmschutzverordnung (LSV) erfolgt im Rahmen der Genehmigung des geplanten Ausbaus des Flugbetriebs. Bis dahin richtet sich die Ermittlung der Lärmbelastung nach den Bestimmungen der LSV, die ermittelte Lärmbelastung ist in einem Lärmbelastungskataster (LBK) festzuhalten.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Der Hindernisbegrenzungskataster ist entsprechend anzupassen.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen. Massnahmen für die Behebung allfälliger Konflikte zwischen dem Flugverkehr und den umgebenden Vogelschutzgebieten sind beim geplanten Ausbau des Flugbetriebs zu prüfen und umzusetzen.</p> <p>Erschliessung: Die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen auf dem Flugplatz sind nach Möglichkeit so zu treffen, dass die Strassenerschliessung über die bestehende Staatsstrasse am westlichen Pistenkopf jederzeit ungehindert befahrbar bleibt. Bis zu einer Realisierung der Pistenverlängerung im Osten bleibt die Zufahrt zur Kläranlage am Rhein ungehindert befahrbar.</p> <p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Betriebskonzession, Zusammenarbeit mit Österreich: Der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein ist in der Schweiz der einzige Regionalflugplatz mit Linienverkehr im Status eines privaten Flugfelds. Nach Luftfahrtgesetz (Art. 36a) ist für Flugplätze, die dem öffentlichen Verkehr dienen, eine Betriebskonzession erforderlich. Eine massvolle Entwicklung des Betriebs wird angestrebt. Namentlich sollen Infrastruktur und Betriebszeiten besser auf die Ansprüche des Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehrs ausgerichtet werden (Wirtschaftlichkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit). Die Flugplatzhalterin hat ein entsprechendes Projekt ausgearbeitet, zu dem in der Schweiz auf Behördenebene ein Konsens gefunden werden konnte, der auch die Konzessionierung des Flugplatzes umfasst.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • 		
	<p style="text-align: center;">ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalter:</i> Airport Altenrhein AG Flughafenstrasse 11 9423 Altenrhein</p>		

Das Land Vorarlberg und die betroffenen österreichischen Gemeinden wollen an den Bestimmungen im Staatsvertrag vom 23.7.1991 und in der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung vom 19.3.1992 grundsätzlich festhalten. Im Rahmen einer Gesamtlösung könnten sie allenfalls Hand bieten für eine moderate Anpassung der Betriebszeiten des Linien- und Geschäftsreiserverkehrs und etwas mehr Flexibilität bei der Lärmbeurteilung. Eine weitergehende betriebliche Entwicklung im Sinne des schweizerischen Konsenses und eine Konzessionierung des Flugplatzes lehnen sie ab. Das Gespräch mit den österreichischen Behörden soll jedoch weitergeführt werden.

Zweckbestimmung, Betrieb:

Die Organisation und die konkrete Ausgestaltung des Betriebs erfolgt im Betriebsreglement. Namentlich werden die auf dem Flugplatz zugelassenen Flugverkehrsarten einschliesslich der Prioritätenordnung, die Flugbetriebszeiten sowie die An- und Abflugverfahren im Detail festgelegt. Für die Änderung des Betriebsreglements im Hinblick auf den geplanten massvollen Ausbau des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot bilden die im Koordinationsprotokoll vom Februar 2007 getroffenen Vereinbarungen die Grundlage.

Flugplatzperimeter, Infrastruktur:

Der Flugplatzperimeter umfasst die Hauptpiste, die Graspiste und die Rollwege einschliesslich dem Areal für die geplante Pistenverlängerung im Osten (inkl. Sicherheitsabstände und Navigationshilfen) sowie die Hochbauten und Betriebsflächen einschliesslich Erweiterungsflächen nördlich den Pisten. Der Weiterbestand des Seeuferwegs zwischen Altenrhein und Speck ist gewährleistet.

Mit der geplanten Pistenverlängerung (Ausrollweg für Landungen von Westen, Drehplattform und Sicherheitsfläche) sowie verschiedenen Anpassungen bei den Navigationshilfen (Erneuerung Instrumentenlandesystem ILS) und Befeuerungsanlagen sollen die Zuverlässigkeit und Sicherheit des Flugbetriebs verbessert werden. Die nutzbare Pistenlänge und damit die einsetzbaren Flugzeugtypen bleiben unverändert. Die Projekte sollen im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Flugbetriebs weiterverfolgt werden.

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung definiert die mögliche Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmkurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen. Wenn einer dieser Faktoren ändert, ist eine Überprüfung der Lärmkurven erforderlich.

Dem Gebiet mit Lärmbelastung liegt die Lärmberechnung vom Februar 2005 zugrunde (Prognosezustand 2020). Diese Berechnung beruht auf den Annahmen zum geplanten Ausbau des Flugbetriebs mit einer jährlichen Flugbewegungszahl von 36'500, wovon 7'000 Flugzeuge >8,6 t (Grossflugzeuge gemäss Definition LSV). Dargestellt ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (PW ES II) gemäss LSV. Diese Kurve steht stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES III und IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV). Der bestehende Lärmbelastungskataster (LBK) von 1994 umschliesst ein wesentlich grösseres Gebiet. Spätestens zum Zeitpunkt der geplanten Änderung des Betriebsreglements, nach der Festlegung der zulässigen Lärmbelastung nach Art. 37a LSV, wird er entsprechend anzupassen sein. Kann diese Änderung des Betriebsreglements nicht innert nützlicher Frist realisiert werden, ist die zuständige Behörde gemäss Art. 36 LSV allenfalls bereits früher verpflichtet, die Lärmbelastung zu ermitteln und in einem LBK festzuhalten.

Die geplante Verlängerung der Piste im Osten hat sowohl auf die An- und Abflugwege als auch auf die Zusammensetzung der Flotte und damit auf die Lärmkurven keinen Einfluss.

Erleichterungen nach LSV sollen nicht gewährt werden.

Die nach LSV relevanten Grenzwertkurven tangieren das österreichische Gebiet nicht. Für die Beurteilung der Lärmauswirkungen auf österreichischem Gebiet wird das im Staatsvertrag bzw. in der Verwaltungsvereinbarung definierte Lärmpunktesystem herangezogen.

Zur Lärmdämmung bei Standläufen sind auf Stufe des Betriebsreglements (Betriebszeiten), durch die Standortwahl oder mit baulichen Massnahmen Vorkehrungen zu treffen, soweit auf Grund der heutigen Situation eine Sanierungspflicht besteht oder dies beim künftigen Betrieb im Sinne der Vorsorge zu Verbesserungen beitragen kann. Die Lärmbeurteilung richtet sich nach LSV Anhang 6 (Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm).

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisfreihalteflächen für die Haupt- und die Graspiste gemäss den geltenden Normen (dargestellt bis 60 m über Grund). Der Hindernisbegrenzungskataster muss entsprechend angepasst werden. Dieser Kataster weist darauf hin, in welchem Gebiet und auf welcher Höhe die Hindernisfreiheit gewährleistet sein sollte bzw. wo Bodennutzung und Flugbetrieb aufeinander abzustimmen sind (Höhenbeschränkung oder Markierung von Hindernissen). Er ist nicht grundeigentümergebunden, die Hindernisfreiheit muss privatrechtlich gesichert werden. Die geplante Pistenverlängerung verändert die Hindernissituation nicht signifikant.

Die Gewährleistung der Hindernisfreiheit über österreichischem Hoheitsgebiet richtet sich nach österreichischem Recht.

Im Falle einer Konzessionierung dient das Gebiet mit Hindernisbegrenzung bzw. der Hindernisbegrenzungskataster als Grundlage für den Sicherheitszonenplan. Der Sicherheitszonenplan regelt über schweizerischem Gebiet die baulichen Höhenbeschränkungen auf Grundstücken im An- und Abflugbereich grundeigentümergebunden.

Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen im Sinne des Landschaftskonzepts Schweiz (Massnahme 6.03) zu unterscheiden.

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen auf dem Flugplatz soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12% der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die Ausgleichsflächen sollen primär innerhalb des Perimeters realisiert werden. Vorgeschlagen sind Aufwertungsmassnahmen entlang dem Seegraben südlich der Pisten. Wo zweckmässig, können in Absprache mit den landwirtschaftlichen Bewirtschaftern auch Massnahmen ausserhalb des Perimeters in Betracht gezogen werden.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen einer Genehmigung nach LFG aber verbindlich verlangt werden (z.B. im Verfahren zum geplanten Ausbau des Flugbetriebs). Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will (Ausdehnung und Lage der Flächen, Art der Bewirtschaftung, rechtliche Sicherstellung). Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004).

Im Falle einer Pistenverlängerung im Osten werden Fruchtfolgefleichen beansprucht. Ersatzmassnahmen werden im entsprechenden Verfahren zu prüfen sein. Das kantonale Kontingent an Fruchtfolgefleichen muss eingehalten werden.

Der Flugplatz liegt mehrheitlich in einem mittleren Hochwasser-Gefahrenbereich. Für künftige Bauvorhaben und den Betrieb sind die kantonalen Vorgaben zum Hochwasserschutz zu berücksichtigen.

In unmittelbarer Umgebung des Flugplatzes befinden sich Vogelschutzgebiete von nationaler und internationaler Bedeutung. Allfällige Konflikte zwischen Flugverkehr und Vogelschutz sind im Verfahren zum geplanten Ausbau des Flugbetriebs (UVP zum Betriebsreglement) zu beurteilen, notwendige Massnahmen zur Behebung solcher Konflikte zu diesem Zeitpunkt zu erarbeiten und zu ergreifen.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

Auengebiet:	219	Altenrhein
Wasser- und Zugvogelreservat:	103	Alter Rhein / Rheineck (SG)
Wasser- und Zugvogelreservat:	104	Rorschacher Bucht / Arbon (SG)

Erschliessung:

Die Strassenerschliessung des Flugplatzes erfolgt über die Staatsstrasse am westlichen Pistenkopf. Massnahmen zur Sicherung der Kreuzung mit An- und Abflügen (z.B. Barriere) sind derzeit nicht vorgesehen. Probleme für den Strassenverkehr könnten sich beim Start von Flugzeugen auf der Piste 10 nach Osten ergeben (Luft-Rückstoss von Jet-Triebwerken). Geeignete Massnahmen zur Verminderung dieses Risikos sind noch zu prüfen. Anzustreben ist eine Lösung auf Flugplatzseite, damit die Staatsstrasse jederzeit ungehindert befahrbar bleibt.

Im Falle einer Realisierung der geplanten Pistenverlängerung im Osten ist für die bestehende Zufahrtsstrasse zur Kläranlage eine neue Linienführung erforderlich. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt die bestehende Zufahrt ungehindert befahrbar. Wird keine zweckmässige und sichere Lösung für die Verlegung der Strasse gefunden, muss der Flugplatzperimeter bzw. das Pistenverlängerungsprojekt überprüft werden.

Der Flugplatz verfügt mit der bestehenden Postautoverbindung über einen Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz. Dem Grundsatz, wonach Regionalflugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen sein sollen, wird damit Rechnung getragen. Mögliche Verbesserungen sollen geprüft werden (z.B. Direktverbindungen zwischen der Stadt St.Gallen und dem Flugplatz).

Regionalflugplatz St.Gallen-Altenrhein

