



Zahl: LAD-11.01

Bregenz, am 29.03.2006

Bundesamt für Zivilluftfahrt
CH 3003 BERN
SCHWEIZ

Betreff: [Flugplatz Altenrhein;](#)
[Sachplan Infrastruktur Luftfahrt \(SIL\);](#)
[Stellungnahme](#)
Bezug: [Schreiben vom 17.3.2006, AZ 0/3/31/31-4](#)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zum Koordinationsprotokoll für den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Flugplatz St Gallen – Altenrhein Stellung nehmen zu können.

1. Aus dem Koordinationsprotokoll ergibt sich unter anderem,

- dass die Betriebszeiten gegenüber den zwischen Österreich und der Schweiz vereinbarten – sowohl an Wochentagen als auch an Wochenenden – wesentlich ausgedehnt werden sollen und dass der zwischen Österreich und der Schweiz vereinbarte Tages-Lärmpegel nicht mehr eingehalten werden könnte;
- dass das österreichische Hoheitsgebiet von einem Gebiet mit Hindernisbegrenzung betroffen wäre; anzunehmen ist, dass auch eine Sicherheitszone im österreichischen Hoheitsgebiet einzurichten ist, ebenso eine „stärkere ... Überflugordnung“;
- dass der Flugplatz Altenrhein konzessioniert und damit dem öffentlichen Verkehr gewidmet werden soll.

Das Koordinationsprotokoll nimmt Bezug auf ein Betriebs- und Bodennutzungskonzept vom 9.2.2005, das uns nicht bekannt ist, bei dem aber Auswirkungen auf das österreichische Hoheitsgebiet nicht von vornherein ausgeschlossen werden können.

2. Wir sind mit der vorgesehenen und anscheinend in der Schweiz innerstaatlich koordinierten Ausdehnung der Betriebszeiten nicht einverstanden und verweisen

auf die geltenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen. Das gleiche gilt für die vorgesehene Ausdehnung des so genannten Floatings, die die Wirksamkeit des zwischenstaatlich vereinbarten Tages-Lärmkorsetts erheblich reduziert.

3. Vertreter des Kantons St. Gallens und des BAZL haben am 1.3.2006 in einer Besprechung mit Vertretern der Vorarlberger Landesregierung erklärt, dass die in der Informationsveranstaltung am 19.9.2005 dargestellte Hindernisbegrenzungsfläche auf österreichischem Hoheitsgebiet ohne Bedeutung sei und von einem Techniker ohne Rücksprache eingezeichnet worden sei. Mit der nun offiziell vorgelegten Koordinationskarte (SIL) wird diese Auswirkung auf Österreich jedoch bestätigt. Wir lehnen jegliche Beschränkung, sei es durch ein Hindernisbegrenzungsgebiet oder eine Sicherheitszone ab.
4. Bei der Information der Bürgermeister am 19. September 2005 in St. Gallen haben ein Vertreter des BAZL und der technische Berater der Betreiberin, Peter Jaberg, den Unterschied zwischen einem Flugfeld und einem Flughafen wie folgt dargestellt: Beim Flugfeld muss die Hindernisfreiheit für An- und Abflugsektoren und die weiteren Teile der Sicherheitszone tatsächlich gegeben sein, während beim Flughafen diese Hindernisfreiheit rechtlich gesichert sein muss.

Art 36a des Schweizer Luftfahrtgesetzes verlangt für den Betrieb von Flugplätzen, die dem öffentlichen Verkehr dienen (Flughäfen), eine Betriebskonzession.

Abs 2 dieser Bestimmung umschreibt in den Grundzügen den Gegenstand der Konzession sowie die Rechte und Pflichten des Konzessionärs (=Flughafenhalter). Dieser ist verpflichtet, den Flughafen unter Vorbehalt der im Betriebsreglement festgelegten Einschränkungen für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen, einen ordnungsgemäßen, sicheren Betrieb zu gewährleisten und für die dafür erforderliche Infrastruktur zu sorgen. Um ihm letztere Anforderungen zu erleichtern, steht ihm nach Abs 4 das Enteignungsrecht zu.

Dementsprechend verlangt Art 12 der Schweizer Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, dass

- b) der Gesuchsteller über die erforderlichen Fähigkeiten, Kenntnisse und Mittel verfügt, um die Verpflichtungen aus Gesetz, Konzession und Betriebsreglement zu erfüllen;
- c) das Betriebsreglement genehmigt werden kann.

Weil der Konzessionär vorbehaltlos verpflichtet ist, den Flughafen allen Luftfahrzeugen zur Verfügung zu stellen (sog. Zulassungszwang) und der sichere Betrieb auch verlangt, dass kein Risiko einer eventuellen Betriebsschließung zufolge Fehlens von Überflugsrechten etc. besteht, muss die Sicherheits- und Hinderniszone zwingend rechtlich gesichert sein.

Private Flugplätze (Flugfelder) sind dagegen nicht konzessioniert. Sie benötigen lediglich eine Betriebsbewilligung. Sie verfügen damit auch nicht über das Enteignungsrecht. Sie haben den Betrieb mit den Mitteln des Privatrechts zu sichern, d.h. durch Kauf des benötigten Landes bzw. der Wegrechte (Servituten) für den Überflug und gegebenenfalls für die Lärmerzeugung.

Aus diesen Überlegungen folgt die Frage, ob die Erteilung einer Konzession für den Flugplatz Altenrhein vor einer rechtlichen Sicherung des Hindernisbegrenzungsgebiets und der Sicherheitszone im österreichischen Hoheitsgebiet überhaupt rechtmäßig erfolgen könnte.

Jedenfalls zwingt uns die rechtliche Verknüpfung zwischen dem Sachplan Infrastruktur der Luft und dem Koordinationsprotokoll als Instrument dieser Sachplanung, der Konzession und dem Betriebsreglement (Art 36c Schweizer Luftfahrtgesetz) sowohl das Koordinationsprotokoll wie auch die geplante Konzessionierung abzulehnen.

5. Unter diesen Voraussetzungen kann weder dem Koordinationsprotokoll noch der vorgesehenen Konzessionierung zugestimmt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Vorarlberger Landesregierung
Der Landesamtsdirektor

Dr. Johannes Müller