

3003 Bern, 29. Dezember 2015

---

## **Flugfeld St. Gallen-Altenrhein**

### **Plangenehmigung**

Neubau Hangar C6

---

## A. Sachverhalt

### 1. Plangenehmigungsgesuch

#### 1.1 Vorgeschichte

Mit Verfügungen vom 5. und 17. November 2010 erteilte das BAZL die Plangenehmigungen für den Umbau und die Erweiterung des Fliegermuseums und den Neubau von Hangar C6. Beide Verfügungen wurden in der Folge vor Bundesverwaltungsgericht (BVGer) angefochten, welches die beiden Verfahren vereinigte. Mit Urteil vom 10. Januar 2012<sup>1</sup> hob das BVGer die beiden erwähnten Plangenehmigungen auf und wies die Angelegenheit zur Neuurteilung an die Vorinstanz zurück. Das BVGer hielt in Erwägung Ziffer 6.2 folgendes fest:

*«Nach dem Gesagten verstösst die vorinstanzliche Genehmigung der Pläne betreffend den Umbau und die Erweiterung des Fliegermuseums sowie betreffend den Neubau des Hangars C6 ohne Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gegen Bundesrecht. Die Beschwerde erweist sich deshalb als begründet, weshalb sie in Aufhebung der Plangenehmigungsverfügungen vom 5. und 17. November 2010 gutzuheissen ist. Es ist eine UVP durchzuführen, in deren Rahmen die Auswirkungen des Flugfelds als Gesamtanlage auf die Umwelt zu prüfen sind. Auf der Grundlage dieser Prüfung werden die für den Schutz der Umwelt erforderlichen Massnahmen festzulegen sein».*

Die Gesuchstellerin liess in der Folge von einem spezialisierten Planungs- und Umweltbüro die vom Gericht verlangten Unterlagen ausarbeiten.

#### 1.2 Gesuch und Verfahrensgegenstand

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2013 reichte die Gesuchstellerin beim BAZL das Gesuch für den Neubau von Hangar C6 ein. Das Gesuch betreffend Umbau und Erweiterung des Fliegermuseums wird in einem separaten Verfahren behandelt. Die Instruktion in diesem Verfahren ist abgeschlossen und mit der Plangenehmigungsverfügung ist anfangs 2016 zu rechnen.

Aufgrund des oben erwähnten Urteils des BVGer erstellte die Gesuchstellerin einen Masterplan, welcher die möglichen Bauprojekte auf den vorhandenen Landparzellen auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein aufzeigt. Auf dieser Grundlage reichte die Gesuchstellerin den Rahmen-Umweltverträglichkeitsbericht (Rahmen-UVB) ein, welcher die bestehenden und zukünftigen Auswirkungen des Flugplatzes als Gesamtanlage auf die Umwelt aufzeigt.

Zurzeit sind beim BAZL die Gesuche für die drei Projekte «Neubau Hangar C6»,

---

<sup>1</sup> Urteil vom 10.01.2012, A-8464/2010, A-8469/2010

«Um- und Neubau Fliegermuseum» und «Ersatzbau Egli Paint GmbH» hängig.

### 1.3 *Gesuchunterlagen*

Mit dem Gesuch vom 17. Dezember 2013 wurden die nachfolgend aufgeführten Unterlagen zum Plangenehmigungsverfahren Hangar C6 und diejenigen zum Rahmen-UVB eingereicht.

Aufgrund der während der Instruktion eingegangenen Stellungnahmen und Fachberichte wurden einige Dokumente überarbeitet und ergänzt. Dies wird in der nachfolgenden Aufzählung mit dem Hinweis «ersetzt» angegeben.

- a. Unterlagen zum Plangenehmigungsverfahren Hangar C6:
  - Plangenehmigungsgesuch Hangar C6 vom 17. Dezember 2013;
  - Umweltverträglichkeitsbericht Hangar C6 vom 6. Februar 2013 der Bächtold & Moor AG und Pronat AG (ersetzt durch Version vom 30. Januar 2015);
  - Deklarationsformular Erdbebensicherheit von Flugplatz- und Flugsicherungsanlagen vom 21. November 2014;
  - Situationsplan Hangar C6 im Massstab 1:1000 vom 25. September 2009, Plan-Nr. 0588-01;
  - Übersichtsplan im Massstab 1:5000 vom 25. September 2012, Plan-Nr. 0588-01.1;
  - Plan Grundriss im Massstab 1:200 vom 25. September 2012, Plan-Nr. 0588-02;
  - Kanalisationsplan im Massstab 1:500 vom 4. Februar 2013, Plan-Nr. 0588-02.2;
  - Plan Schnitt A-A, B-B / Fassaden im Massstab 1:200 vom 25. September 2012, Plan-Nr. 0588-03;
  - Plan Löschwasserrückhaltung im Massstab 1:500 vom 25. September 2012, Plan-Nr. 0588-04;
  - Baugesuchsformular Kanton St. Gallen vom 24. September 2012 inkl. Dimensionierung von Retentionsanlagen und Entsorgungsnachweis;
  - Formular «Wärmetechnische Anlagen und Tankanlagen» inkl. Schemaplan Heizstrahler im Massstab 1:500 vom 25. September 2012, Plan-Nr. 0588-05;
  - Formular «Gesuch für gewerbliche und industrielle Bauten und Anlagen» mit Zusatzblatt Gebäudebeschreibung;
  - Energienachweise EN-1a, EN-1b, EN-3, EN-SG vom 26. September 2012.
  
- b. Unterlagen zum Rahmen-Umweltverträglichkeitsbericht:
  - Rahmen-UVB vom 5. September 2013 der Bächtold & Moor AG und Pronat AG (ersetzt durch Version vom 30. Januar 2015);
  - Situationsplan «Ist-Zustand 2011» im Massstab 1:2000 vom 8. November 2011, Plan-Nr. 10 320-01;
  - Situationsplan «Masterplan 2011» im Massstab 1:2000 vom 8. November 2011, Plan-Nr. 10 320-02;

- Dossier Management der ökologischen Ausgleichsflächen der Bächtold & Moor AG und Pronat AG vom Dezember 2012, Unterlagen 01–12;
- Plan Lärmbelastung des Flugverkehrs, Ausgangszustand Betriebsjahr 2010, Kleinluftfahrzeuge Total 24 541 Flugbewegungen, Massstab 1:5000 vom 27. Februar 2012, Plan-Nr. 10 320-03;
- Plan Lärmbelastung des Flugverkehrs, Ausgangszustand Betriebsjahr 2010, Gesamtverkehr Total 28 952 Flugbewegungen, Massstab 1:5000 vom 27. Februar 2012, Plan-Nr. 10 320-04;
- Plan Lärmbelastung des Flugverkehrs, Ausgangszustand Betriebsjahr 2010, Kleinluftfahrzeuge Total 24 541 Flugbewegungen, Massstab 1:25 000 vom 27. Februar 2012, Plan-Nr. 10 320-05;
- Plan Lärmbelastung des Flugverkehrs, Ausgangszustand Betriebsjahr 2010, Gesamtverkehr Total 28 952 Flugbewegungen, Massstab 1:25 000 vom 27. Februar 2012, Plan-Nr. 10 320-06;
- Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe (Tag), Ausgangszustand Betriebsjahr 2011, Massstab 1:5000 vom 14. August 2012, Plan-Nr. 10 320-07 (ersetzt durch Plan-Nr. 10 320-07A vom 28. Januar 2015);
- Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe (Nacht), Ausgangszustand Betriebsjahr 2011, Massstab 1:5000 vom 14. August 2012, Plan-Nr. 10 320-08 (ersetzt durch Plan-Nr. 10 320-08A vom 28. Januar 2015);
- Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs (Tag), Ausgangszustand Betriebsjahr 2011, Massstab 1:5000 vom 7. August 2012, Plan-Nr. 10 320-09;
- Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs (Nacht), Ausgangszustand Betriebsjahr 2011, Massstab 1:5000 vom 7. August 2012, Plan-Nr. 10 320-10;
- Plan Lärmbelastung des Flugverkehrs, Prognose 2021, Kleinluftfahrzeuge Total 29 500 Flugbewegungen, Massstab 1:5000 vom 27. Februar 2012, Plan-Nr. 10 320-11;
- Plan Lärmbelastung des Flugverkehrs, Prognose 2021, Gesamtverkehr Total 36 500 Flugbewegungen, Massstab 1:5000 vom 27. Februar 2012, Plan-Nr. 10 320-12;
- Plan Lärmbelastung des Flugverkehrs, Prognose 2021, Kleinluftfahrzeuge Total 29 500 Flugbewegungen, Massstab 1:25 000 vom 27. Februar 2012, Plan-Nr. 10 320-13;
- Plan Lärmbelastung des Flugverkehrs, Prognose 2021, Gesamtverkehr Total 36 500 Flugbewegungen, Massstab 1:25 000 vom 27. Februar 2012, Plan-Nr. 10 320-14;
- Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe (Tag), Prognosezustand Betriebsjahr 2021, Massstab 1:5000 vom 14. August 2012, Plan-Nr. 10 320-15 (ersetzt durch Plan-Nr. 10 320-15A vom 28. Januar 2015);
- Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe (Nacht), Prognosezustand Betriebsjahr 2021, Massstab 1:5000 vom 14. August 2012, Plan-Nr. 10 320-16 (ersetzt durch Plan-Nr. 10 320-16A vom 28. Januar 2015);
- Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs (Tag), Prognosezustand Betriebsjahr

- 2021, Massstab 1:5000 vom 7. August 2012, Plan-Nr. 10 320-17;
- Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs (Nacht), Prognosezustand Betriebsjahr 2021, Massstab 1:5000 vom 7. August 2012, Plan-Nr. 10 320-18.

#### 1.4 *Beschrieb*

Der Hangar C6 soll im nordöstlichen Bereich des Flugplatzes zwischen den bestehenden Hangar C5 und Hangar Maritime erstellt werden. Auf der zu bebauenden Parzelle besteht heute ein genehmigter Kies- und Brechplatz der Firma Gautschi AG. In Abhängigkeit der Flugzeuggrösse bietet der eingeschossige Hangar C6 Platz für bis zu zehn Flugzeuge. Im Hangar sind zusätzlich ein kleiner Technikraum und ein WC vorgesehen, Unterhalts-, Wasch- oder Reparaturarbeiten finden im Hangar keine statt. Der Hangar C6 ist 74 m lang, 72 m breit und 11,46 m hoch. Die Fassade wird mit blechernen Sandwichelementen aufgebaut und erhält einen grauen Farbton. Die Luftfahrzeuge können west-, süd- und ostseitig in den Hangar geführt werden. Der bestehende Rollweg wird dazu auf einer Strecke von rund 90 m von 7 auf 10,5 m verbreitert. Rollwegseitig sowie zum Hangar C5 wird ein Vorplatz erstellt, welcher dem Zugang zum Hangar für Flugzeuge dient. Der Hangar C6 erhält keine Strassenanbindung. Er wird in den eingezäunten und nur airside erschlossenen Bereich integriert, d. h. er ist nur via Rollweg erreichbar.

#### 1.5 *Begründung*

Auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein besteht ein Bedarf an gedeckten Abstellplätzen für Flugzeuge. Mit dem Hangar C6 wird eine zusätzlich gedeckte Abstellfläche errichtet.

#### 1.6 *Standort*

Flugfeld St. Gallen-Altenrhein, Flugplatzperimeter, Parzellen-Nr. 571/730.

#### 1.7 *Eigentum*

Die betroffene Parzelle ist im Eigentum der Gesuchstellerin.

#### 1.8 *Koordination von Bau und Betrieb*

Die Erstellung von Hangar C6 hat keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Das Betriebsreglement wird nicht geändert. Soweit vorliegend betriebliche Belange betroffen sind, wie z. B. bei den Flugbewegungen oder den Triebwerkstandläufen, wird auf die diesbezüglichen Erwägungen weiter unten verwiesen (B.2.14.4).

## 2. Instruktion

### 2.1 *Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage*

Mit Schreiben vom 15. Januar 2014 stellte das BAZL die Gesuchsunterlagen dem Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) zur kantonalen Vernehmlassung zu.

Das Gesuch wurde im Amtsblatt des Kantons St. Gallen und im Anzeiger der Gemeinde Thal vom 27. Januar 2014 publiziert und in der Gemeinde Thal vom 28. Januar 2014 bis 27. Februar 2014 öffentlich aufgelegt. Aufgrund einer fehlenden Profilierung wurde das Gesuch nochmals publiziert und die Auflagefrist bis am 2. April 2014 verlängert. Da das Vorhaben der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt erfolgte ebenfalls eine Publikation im Bundesblatt (BBL 2014 758).

Im Übrigen hörte das BAZL mit Schreiben vom 7. Juli 2014 und 11. Februar 2015 das Bundesamt für Umwelt (BAFU) direkt an.

### 2.2 *Einsprachen*

Während der öffentlichen Auflage gingen beim BAZL die folgenden Einsprachen ein:

- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), vertreten durch VCS Sektion St. Gallen-Appenzell; WWF Schweiz, vertreten durch Kantonalsektion WWF St. Gallen; A, 9423 Altenrhein; B, 9423 Altenrhein; C, 9423 Altenrhein; alle vertreten durch Frau Rechtsanwältin Margot Benz, Jacober & Bialas, Rechtsanwälte und Notare, 9001 St. Gallen, Einsprache vom 27. Februar 2014 und Einspracheergänzung vom 31. März 2014 (Einsprecher 1);
- D Immobilien AG, handelnd durch D, Rheinholzweg 14, 9423 Altenrhein-Airport, Einsprache vom 17. Februar 2014, (Einsprecher 2);
- Gemeinde Thal, Rathaus, Kirchplatz 4, 9425 Thal, Einsprache vom 25. Februar 2014, (Einsprecher 3);
- Schutzverband Aktion gegen Fluglärm (AgF), handelnd durch Heinz Grob, Präsident, Postfach 1, 9422 Staad, Einsprache vom 26. Februar 2014 (Einsprecher 4);
- A, B, C, 9423 Altenrhein, Einsprache vom 27. Februar 2014 und Einspracheergänzung vom 27. März 2014 (Einsprecher 5);
- E AG, handelnd durch E, 8302 Kloten, Einsprache vom 27. Februar 2014 (Einsprecher 6);
- Ortsgemeinde Altenrhein, handelnd durch Urs Fuchs, Präsident des Verwaltungsrats, 9423 Altenrhein, Einsprache vom 18. März 2014 (Einsprecher 7);
- Verein Höchste Zeit, 6973 A-Höchst, vertreten durch Rechtsanwalt Mag. Christian Steurer, Rathausstrasse 37, A-6900 Bregenz, Einsprache vom 31. März 2014 (Einsprecher 8);

- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Landhaus, A-6901 Bregenz, Einsprache vom 1. April 2014 (Einsprecher 9);
- Gemeinde Gaissau, Kirchstrasse 3, A-6974 Gaissau, Einsprache vom 2. April 2014 (Einsprecher 10);
- Gemeindeamt Höchst, Hauptstrasse 15, A-6973 Höchst, Einsprache vom 2. April 2014 (Einsprecher 11).

### 2.3 *Stellungnahmen*

Es liegen die folgenden Stellungnahmen und Fachberichte vor:

- AREG, Stellungnahmen vom 23. Mai 2014 und 11. März 2015;
- Amt für Umwelt und Energie (AUE), Stellungnahme vom 13. Mai 2014;
- BAFU, Stellungnahmen vom 16. September 2014, 3. Februar und 15. April 2015 (die Stellungnahme vom 15. April 2015 ersetzt die vorangehenden Stellungnahmen integral);
- BAZL (Sektion SIAP), luftfahrtspezifische Prüfung vom 27. Februar 2014.

### 2.4 *Espoo-Konvention*

Mit Schreiben vom 2. April und 23. September 2014 ersuchte das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, A-1010 Wien, (BMLFUW) um Notifikation gemäss Art. 3 der Espoo-Konvention<sup>2</sup>. Das BAZL hat mit Schreiben vom 21. Juli 2014 und 15. Januar 2015 die Anwendung der Espoo-Konvention für das vorliegende Plangenehmigungsverfahren (Neubau Hangar C6) verneint, der österreichischen Seite jedoch gemeinsame Gespräche im Rahmen der Espoo-Konvention zur Klärung der vorliegenden Differenz vorgeschlagen. Die österreichische Seite hat dieses Angebot angenommen. Das gemeinsame Gespräch zwischen den Delegationsteilnehmern der österreichischen und der schweizerischen Seite fand am 10. Juni 2015 im Baudepartement des Kantons St. Gallen statt. Das Ergebnis der Gespräche im Rahmen der Espoo-Konvention und das weitere Vorgehen beider Länder wurden im Beschlussprotokoll vom 10. Juni 2015 festgehalten (vgl. dazu unten B.2.14.11).

### 2.5 *Abschluss der Instruktion*

Mit Schreiben vom 13. August 2015 wurde den Parteien auf österreichischer und schweizerischer Seite die Akten ab öffentlicher Auflage bekannt gemacht und sie wurden gleichzeitig ersucht, ihre Schlussbemerkungen bis am 21. September 2015 einzureichen. Innert Frist gingen beim BAZL die nachfolgend aufgeführten Schlussbemerkungen ein:

- Gesuchstellerin, Stellungnahme vom 19. August 2015;

---

<sup>2</sup> Übereinkommen vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Espoo-Konvention; SR 0.814.06)

- Gemeinde Thal (Einsprecher 4), Stellungnahme vom 7. September 2015;
- VCS, WWF Schweiz, A, B, C (Einsprecher 1), Stellungnahme vom 14. September 2015;
- AgF (Einsprecher 5), Stellungnahme vom 21. September 2015;
- Amt der Vorarlberger Landesregierung (Einsprecher 10), Stellungnahme vom 15. September 2015.

Mit diesen letzten Stellungnahmen wurde das Instruktionsverfahren geschlossen.



## B. Erwägungen

### 1. Formelles

#### 1.1 *Zuständigkeit*

Das eingereichte Bauprojekt dient dem Betrieb des Flugfeldes und ist daher eine Flugplatzanlage gemäss Art. 2 lit. e der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1). Gemäss Art. 37 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) ist bei Flugfeldern das BAZL für die Plangenehmigung zuständig.

#### 1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach den Art. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 37 Abs. 3 LFG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 37 Abs. 4 LFG).

#### 1.3 *Verfahren*

Nach Art. 37b LFG ist das ordentliche Verfahren durchzuführen, sofern nicht die Voraussetzungen für das vereinfachte nach Art. 37i LFG erfüllt sind. Letzteres gelangt zur Anwendung, wenn das Vorhaben örtlich begrenzt ist und nur wenige, eindeutig bestimmbare Betroffene auszumachen sind. Zudem darf die Änderung das äussere Erscheinungsbild der Flugplatzanlage nicht wesentlich verändern, keine schutzwürdigen Interessen Dritter berühren und sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt auswirken.

Aufgrund seiner räumlichen Dimension kann das Vorhaben nicht als derart gering bezeichnet werden, als dass das äussere Erscheinungsbild der Flugplatzanlage nur unwesentlich verändert würde. Es ist zudem nicht auszuschliessen, dass das Projekt schutzwürdige Interessen Dritter berühren könnte. Aus diesen Gründen gelangt das ordentliche Verfahren nach Art. 37b LFG zur Anwendung.

Nach Art. 2 Abs. 1 lit. a der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) unterliegen Änderungen bestehender Anlagen, die im Anhang 4 zur UVPV aufgeführt sind, der Prüfung, wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft. Das Flugfeld St. Gallen-Altenrhein fällt unter den im Anhang aufgeführten Anlagentyp und beim vorliegenden Vorhaben handelt es sich um eine wesentliche Erweiterung. Zudem hat das BVGer mit Urteil vom 10. Januar 2012 die Durchführung einer UVP verlangt, in deren Rah-

men die Auswirkungen des Flugfelds als Gesamtanlage auf die Umwelt zu prüfen seien (vgl. dazu oben A.1.1). Folglich unterliegt das Vorhaben den Anforderungen von Art. 37d LFG sowie der Pflicht zur Durchführung einer UVP. Gestützt auf Art. 37d Abs. 2 LFG und Art. 15 UVPV erfolgte die amtliche Publikation im Bundesblatt, dem kantonalen und kommunalen Publikationsorgan sowie die öffentliche Auflage.

Aufgrund der ursprünglich fehlerhaften Profilierung wurde das Gesuch nochmals in den oben erwähnten Publikationsorganen mit den notwendigen Hinweisen publiziert und die Einsprachefrist wurde entsprechend verlängert.

#### 1.4 Zulässigkeit der Einsprachen

Nach Art. 36d Abs. 4 und Art. 37f LFG ist zur Einsprache berechtigt, wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG; SR 172.021) Partei ist. Erforderlich ist somit gestützt auf Art. 6 i. V. m. Art. 48 VwVG, dass Einsprecher über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügen und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung, Änderung oder einer negativen Verfügung ziehen. Die tatsächliche oder rechtliche Situation des Einsprechers muss durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden können<sup>3</sup>.

Der Kreis der zur Beschwerde legitimierten Betroffenen im Einwirkungsbereich von Flugplätzen kann gemäss gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichts sehr weit sein, ohne dass bereits von einer Populärbeschwerde zu sprechen wäre. Bezogen auf den Lärm kommt allen Personen Beschwerdelegitimation zu, die den Lärm deutlich hören können und dadurch in ihrer Ruhe gestört werden<sup>4</sup>.

Schliesslich muss die Einsprache fristgerecht, d. h. während der Auflagefrist, erhoben worden sein und es sind die Formvorschriften nach Art. 52 VwVG zu beachten.

##### 1.4.1 Einsprecher 1

Der VCS und der WWF gehören zu den gesamtschweizerischen Organisationen, welche nach Art. 12 Abs. 1 lit. b des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) i. V. m. der Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen (VBO; SR 814.076) beschwerde- bzw. vorliegend einspracheberechtigt sind. Der WWF ist sowohl nach dem Umweltschutzgesetz (USG; SR 841.01) wie auch nach NHG einspracheberechtigt, der VCS in Bezug auf die Vorbringen nach USG. Auf die form- und fristgerechte Einsprache der beiden Organisationen ist somit einzutreten.

---

<sup>3</sup> BGE 133 II 249, E. 1.3.1

<sup>4</sup> Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009, A-1936/2006, E 3.1

Die natürlichen Personen 3–5 wohnen in der Gemeinde Thal und somit in der näheren Umgebung des Flugplatzes. Wie weiter oben ausgeführt, kann der Kreis der zur Beschwerde legitimierten Betroffenen im Einwirkungsbereich von Flugplätzen gemäss gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichts sehr weit sein. Im vorliegenden Verfahren werden nebst den Auswirkungen des Hangars C6 auch weitere Umweltaspekte wie z. B. der zulässige Lärm behandelt. Die natürlichen Personen 3–5 sind aufgrund des hörbaren Lärms zur Einsprache legitimiert. Auf die form- und fristgerechte Einsprache ist somit einzutreten.

#### 1.4.2 Einsprecher 2

Die D AG grenzt mit ihrem Grundstück direkt an den Flugplatz an. Sie ist somit zur Einsprache legitimiert und auf die form- und fristgerechte Einsprache ist einzutreten.

#### 1.4.3 Einsprecher 3

Die Gemeinde Thal als Standortgemeinde des Flugplatzes ist gemäss Art. 37f LFG zur Einsprache legitimiert. Auf die form- und fristgerechte Einsprache ist somit einzutreten.

#### 1.4.4 Einsprecher 4

Die AgF ist als Verein konstituiert und erhebt Einsprache nach den Regeln der egoistischen Verbandsbeschwerde. Gemäss Art. 2 der Statuten ist sie zur Wahrung der Interessen ihrer Mitglieder zur Reduktion von Fluglärm auch mit rechtlichen Mitteln befugt. Eine Vielzahl der Mitglieder wohnt im Gebiet um den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein und ist vom Fluglärm betroffen. Die Voraussetzungen der egoistischen Verbandsbeschwerde sind vorliegend erfüllt und die AgF ist zur Einsprache legitimiert. Auf die form- und fristgerechte Einsprache ist somit einzutreten.

#### 1.4.5 Einsprecher 5

A, B und C erheben sowohl Einsprache im Schreiben vom 27. Februar 2014, vertreten durch Frau Rechtsanwältin Margot Benz, als auch mit separater Eingabe gleichen Datums. Bezüglich der Legitimation kann auf die Ausführungen unter B.1.4.1 verwiesen werden. Auf die form- und fristgerechte Einsprache ist somit einzutreten.

#### 1.4.6 Einsprecher 6

Die E AG grenzt mit ihrem Grundstück direkt an den Flugplatz an. Sie ist somit zur Einsprache legitimiert und auf die form- und fristgerechte Einsprache ist einzutreten.

#### 1.4.7 Einsprecher 7

Die Ortsgemeinde Altenrhein ist nach der Verfassung des Kantons St. Gallen eine selbständige öffentlich-rechtliche Körperschaft. Sie ist Eigentümerin von Parzelle-Nr. 452, welche unmittelbar an den Flugplatz grenzt. Sie ist somit zur Einsprache legitimiert und auf die form- und fristgerechte Einsprache ist einzutreten.

#### 1.4.8 Einsprecher 8

Der Verein Höchste Zeit (Verein für Umwelt und Menschlichkeit) ist nach dem Vorarlberger Gemeindegesetz eine politische Fraktion der Gemeinde Höchst. Bezüglich der Legitimation von Vereinen kann auf die Ausführungen unter B.1.4.4 verwiesen werden (analoge Anwendung für österreichische Vereine).

Das Bundesgericht hat im Urteil 124 II 293 S. 305 bezüglich der Legitimation von ausländischen Gemeinden und Privatpersonen u. a. folgendes ausgeführt:

*«Die Legitimation zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde hängt nicht davon ab, ob jemand in seiner Rechtsstellung betroffen sei, sondern setzt nur voraus, dass jemand durch die angefochtene Verfügung in seinen tatsächlichen Interessen berührt wird. Der Beschwerdeführer muss zudem in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zum Streitobjekt stehen, welche – wenn ein Bauprojekt im Streite liegt – auch in räumlicher Hinsicht gegeben sein muss. Die Situation der deutschen Gemeinden im Einwirkungsbereich des Zürcher Flughafens ist aber mit jener der beschwerdeführenden schweizerischen Gemeinden durchaus vergleichbar. Insbesondere wird Hohentengen von der Schweizer Gemeinde Kaiserstuhl nur durch den Rhein getrennt und ist in ähnlicher Weise wie diese dem Fluglärm ausgesetzt».*

Die Gemeinde Höchst liegt östlich des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein zwischen altem Rhein und Rhein. Die An- und Abflüge in östlicher Richtung des Flugplatzes führen über das Gemeindegebiet von Höchst. Sie liegt somit im Einwirkungsbereich des Flugplatzes. Da vorliegend nicht nur die Auswirkungen des Infrastrukturprojekts beurteilt werden, sondern eine gesamtheitliche Umweltbeurteilung vorgenommen wird, ist die Gemeinde Höchst – insbesondere vom Fluglärm – mehr als die Allgemeinheit betroffen. Auf dem Gemeindegebiet liegen zudem Teile der Schutzgebiete Natura 2000 Gebiet Rheindelta.

Der Verein Höchste Zeit ist somit zur Einsprache legitimiert und auf die form- und fristgerechte Einsprache ist einzutreten.

#### 1.4.9 Einsprecher 9–11

Die Einsprecher 9, 10 und 11 liegen nur mit geringer Distanz vom Flugplatz St. Gallen-Altenrhein entfernt. Bezüglich der Betroffenheit und Legitimation kann deshalb auf die Ausführungen unter B.1.4.8 verwiesen werden. Auf die form- und fristgerecht eingereichten Einsprachen ist somit einzutreten.

## 2. Materielles

### 2.1 *Allgemeines zum UVB Hangar C6 und Rahmen-UVB*

Wie unter Ziffer A.1.2 ausgeführt, verlangte das BVGer im Urteil vom 10. Januar 2012 für die beiden Projekte Hangar C6 und Fliegermuseum die Durchführung einer UVP, in deren Rahmen die Auswirkungen des Flugfelds als Gesamtanlage auf die Umwelt zu prüfen sind.

Auf der Grundlage dieses Urteils erstellte die Gesuchstellerin einen Masterplan, welcher die in Zukunft möglichen Bauprojekte auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein aufzeigt. Es handelt sich hierbei um diverse Neubauten (Parkhaus, Terminal, Treibstofflager, Hangars, Helipads, Tankstelle etc.) wie auch um Ausbauten (Parkplätze und Tarmac). Auf der Grundlage des Masterplans erstellte die Gesuchstellerin den Rahmen-UVB, welcher einerseits die bestehenden Umweltauswirkungen und Sanierungsmassnahmen im Ausgangszustand und andererseits die Umweltauswirkungen und Massnahmen im Prognosezustand bei der Realisierung aller Projekte gemäss Masterplan aufzeigt. Zusätzlich erstellte die Gesuchstellerin für die drei hängigen Bauprojekte (Neubau Hangar C6, Um- und Neubau Fliegermuseum und Ersatzbau Egli Paint GmbH) je einen UVB, welcher jeweils nur die projektspezifischen Auswirkungen auf die Umwelt und die Massnahmen daraus aufzeigt.

In einigen Bereichen besteht unabhängig von weiteren Bauprojekten Sanierungs- und somit Handlungsbedarf. Dies trifft in besonderem Masse auf die Entwässerung, den Lärm und die Avifauna zu. Der Rahmen-UVB zeigt diesbezüglich die notwendigen Massnahmen wie auch das weitere Vorgehen auf. Diese projektunabhängigen Sanierungsmassnahmen aus dem Rahmen-UVB werden vorliegend zusammen mit den projektspezifischen Umweltauswirkungen aus dem UVB zum Hangar C6 beurteilt und in der vorliegenden Plangenehmigung zum Hangar C6 verfügt. In den nachgelagerten Plangenehmigungen zum Um- und Neubau Fliegermuseum und Ersatzbau Egli Paint GmbH werden keine projektunabhängigen Umweltauswirkungen aus dem Rahmen-UVB mehr beurteilt.

Mit diesem Vorgehen werden nach Ansicht des BAZL die Vorgaben aus dem oben erwähnten Urteil des BVGer umgesetzt.

Seit der Erstellung des Masterplans und des Rahmen-UVB sind mehrere Jahre vergangen. Aufgrund veränderter Verhältnisse und überarbeiteter Planung hat die Gesuchstellerin im vorliegenden Verfahren mehrfach betont, dass eine Vielzahl der Projekte gemäss Masterplan, wie z. B. ein neues Parkhaus, ein neues Terminal und Betriebsgebäude, zusätzliche Hangars etc. zurückgestellt oder aus der weiteren Planung gestrichen wurden. Deren Auswirkungen und die zu treffenden Massnahmen im Bereich Lärm, Entwässerung, Luftreinhaltung, Avifauna etc. sind im Rahmen-UVB im Prognosezustand aufgezeigt. Sie sind jedoch nicht – wie von den Einsprechern vereinzelt gefordert – Gegenstand des vorliegenden Plangenehmigungsverfahrens. Andernfalls würden zum heutigen Zeitpunkt Umweltauswirkungen für die Zukunft beurteilt bzw. Massnahmen für Projekte verfügt, welche später nicht gebaut werden. Eine solche Vorgehensweise wäre sachfremd und rechtlich auch nicht zulässig. Falls zu einem späteren Zeitpunkt – entgegen den heute bekannten Planungsabsichten – weitere der oben genannten Projekte realisiert werden sollten, wären deren Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase erneut aufzuzeigen und zu beurteilen.

Die Umweltauswirkungen und die Massnahmen zum UVB Hangar C6 und Rahmen-UVB sowie die Anträge der Fachstellen und der Einsprecher werden nachfolgend separat behandelt. Das BAZL verfügt diejenigen Massnahmen aus den UVB, welche durch die Gesuchstellerin umzusetzen sind (Art. 10c Abs. 1 USG). Einzelne Massnahmen beziehen sich sowohl auf die drei erwähnten Projekte als auch auf weitere Masterplanbauten, die nicht realisiert werden. Sofern sie sich auf letztere beziehen, sind sie nicht umzusetzen.

## 2.2 *Umfang der Prüfung*

Aus Art. 27d VIL folgt, dass das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) zu entsprechen hat sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Gestützt auf Art. 27d Abs. 2 VIL sind auf kantonales Recht gestützte Anträge zu berücksichtigen, soweit dadurch der Betrieb oder der Bau des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

## 2.3 *Begründung*

Die Begründung für den Neubau von Hangar C6 liegt vor (vgl. dazu oben A.1.5).

## 2.4 *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*

Im Zeitpunkt der Plangenehmigung von Hangar C6 im Jahr 2010 lag noch kein SIL-Objektblatt für den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein vor. Mit dem in der Zwischenzeit durch den Bundesrat verabschiedeten SIL-Objektblatt vom 6. Juli 2011 liegen nun

wichtige Grundlagen zum Zweck, dem Betrieb, der Infrastruktur, dem Lärm etc. vor. Unter der Zweckbestimmung im SIL-Objektblatt ist festgehalten, dass der Flugplatz die Anbindung der Ostschweiz und des benachbarten Auslandes an den nationalen und internationalen Luftverkehr sicherstellen soll. Priorität haben der Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr. Der Flugplatz bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Mit der Erstellung des Hangars C6 (zusätzliche gedeckte Abstellplätze) wird dieser Festlegung Rechnung getragen. Das Vorhaben steht folglich mit den Zielen und Vorgaben des SIL im Einklang.

## 2.5 *Verantwortung des Flugplatzhalters*

Art. 3 Abs. 1 VIL besagt unter anderem, dass Flugplätze so ausgestaltet, organisiert und geführt sein müssen, dass der Betrieb geordnet und die Sicherheit für Personen und Sachen [...] stets gewährleistet ist. Der Inhaber der Betriebsbewilligung hat für die dazu erforderliche Infrastruktur zu sorgen; die Verantwortung für einen sicheren Betrieb liegt in jedem Fall beim Bewilligungsinhaber (Art. 17 Abs. 1 VIL).

## 2.6 *Allgemeine Bauauflagen*

Für die Bauausführung und den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.

Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind dem BAZL zu melden und dürfen nur mit dessen Zustimmung vorgenommen werden.

Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, jeweils zehn Tage im Voraus bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich bzw. per E-Mail (lesa@bazl.admin.ch) mitzuteilen.

Im Fall von Uneinigheiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das BAZL anzurufen, welches entscheidet.

## 2.7 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Gemäss Art. 3 Abs. 1<sup>bis</sup> VIL sind die Normen und Empfehlungen der ICAO in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14 und 15 zum Übereinkommen vom 7 Dezember 1944 (SR 0.748.0) über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhänge) für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornimmt. Die Prüfung vom 27. Februar 2014 wurde im Hinblick auf die Einhaltung der ICAO-Vorschriften, namentlich *Annex 14, Vol. I (AMDT 11A)*,

durchgeführt. Die Auflagen beziehen sich auf folgende Bereiche:

- Hindernisfreiheit;
- Rollwegverbreiterung und -anschluss;
- Markierung und Signalisation;
- ökologische Ausgleichsflächen;
- Publikationen;
- Beginn, Fertigstellung und Abnahme.

Die Gesuchstellerin zeigte sich mit den Auflagen einverstanden.

Aufgrund der zahlreichen Auflagen, des detaillierten Beschriebs und der vorhandenen Skizze, welche dem besseren Verständnis dienen, wird die besagte Stellungnahme zur Beilage 1 dieser Verfügung erklärt. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

## 2.8 Brandschutz

Das Amt für Feuerschutz des Kantons St. Gallen (AFS) beurteilte das Vorhaben im ursprünglich durchgeführten Plangenehmigungsverfahren zum Hangar C6 und beantragte in der brandschutztechnischen Bewilligung vom 24. März 2010 die Aufnahme zahlreicher Brandschutzauflagen in die Verfügung. Das AREG hält in seiner Stellungnahme vom 23. Mai 2014 fest, dass die brandschutztechnische Bewilligung Nummer 2010/01-31 vom 24. März 2010 weiterhin gültig sei. Die Brandschutzauflagen beziehen sich namentlich auf folgende Bereiche:

- Zufahrtswege für die Feuerwehr;
- Aussenhydranten;
- Tragwerke;
- Gebäudeaussenwände;
- Bedachung;
- Dämmstoffe (Isolationen);
- Flucht- und Rettungswege;
- Elektrische Installationen;
- Sicherheitsbeleuchtung (Notbeleuchtung);
- Massnahmen zur Ableitung elektrostatischer Aufladungen, Explosionsschutz;
- Feuerlöschgeräte;
- Brandmeldeanlage;
- Rauch- und Wärmeabzugsanlagen;
- Blitzschutzanlage;
- Wärme- und lufttechnische Anlagen;
- Lagerung und Umgang mit Chemikalien;
- Lagerung und Umfüllen von brennbaren Flüssigkeiten;
- Lagerung und Verwendung von Flüssiggas;
- Gasverbrauchseinrichtungen;



- Betrieblicher Brandschutz;
- Brandschutz auf der Baustelle.

Schliesslich sei das Gebäude nach Abschluss der Bauarbeiten dem AFS und dem zuständigen Regionalaufseher für Blitzschutz zur Abnahmekontrolle anzumelden.

Diese Auflagen werden von der Gesuchstellerin nicht bestritten und vom BAZL als rechtskonform erachtet. Die Stellungnahme des AFS vom 24. März 2010 inkl. Planbeilagen wird zur Beilage 2 dieser Verfügung erklärt. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

## 2.9 *Erdbebenvorsorge*

Gemäss SIA-Norm 261 befindet sich der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein in der Erdbebengefährdungszone Z1. Die Gesuchstellerin hat entsprechend das Deklarationsformular zur Erdbebensicherheit von Flugplätzen vom 21. November 2014 eingereicht. Das BAFU beurteilt die Nachweispflicht aufgrund des Personenstandes mit dem erwähnten Deklarationsformular als erfüllt und empfiehlt, beim Bau von Hangar C6 die SIA-Normen zur Erdbebensicherheit zu berücksichtigen.

Wir teilen die Einschätzung des BAFU und schliessen uns seiner Empfehlung, die SIA-Normen zur Erdbebensicherheit zu berücksichtigen, an. Die Aufnahme einer entsprechenden Auflage ist aufgrund des eingereichten Deklarationsformulars nicht notwendig.

## 2.10 *UVB zu Hangar C6*

### 2.10.1 *Luftreinhaltung*

Die Massnahmen LU-1, B-LU-1 und B-LU-2 zur Luftreinhaltung im UVB Hangar C6 vom 30. Januar 2015 sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das BAFU beurteilt die Massnahmen im UVB Hangar C6 für ausreichend und stellt keine weiteren Anträge

### 2.10.2 *Lärmschutz*

Die Massnahmen B-LÄ-1 und B-LÄ-2 zum Lärmschutz im UVB Hangar C6 sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das BAFU beurteilt die Massnahmen im UVB Hangar C6 für ausreichend und stellt keine weiteren Anträge.

### 2.10.3 Erschütterungen

Die Massnahme B-ERS-1 zu den Erschütterungen im UVB Hangar C6 ist umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das BAFU ist mit den Ausführungen und Massnahmen im UVB Hangar C6 einverstanden und hat keine weiteren Bemerkungen.

Zusätzlich zur oben aufgeführten Massnahme verlangt Einsprecher 4 vor Baubeginn die Aufnahme des Ist-Zustandes der Bodenplatte von Hangar M1 und die Erstellung eines Zustandsberichtes nach Abschluss aller Arbeiten. Die Kosten für die entstandenen Schäden (Risse) wie auch diejenigen der Untersuchung seien von der Gesuchstellerin zu tragen.

Die Gesuchstellerin äusserte sich nicht zum Antrag von Einsprecher 4. Der UVB zum Hangar C6 zieht eine erschütterungsintensive Methode zum Verdichten in Betracht. Sollte effektiv eine solche Methodik angewandt werden, erachten wir den Antrag von Einsprecher 4 als rechtskonform. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

### 2.10.4 Gewässerschutz und Entwässerung

Die Massnahmen GEW-1, GEW-2 und B-GEW-1–B-GEW-5 zum Gewässerschutz im UVB Hangar C6 sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Die vom AREG im Schreiben vom 23. Mai 2014 gestellten Anträge zum Hochwasserschutz (Naturgefahren) wurden im überarbeiteten UVB berücksichtigt. Entsprechend zieht das AREG seine Anträge im Schreiben vom 11. März 2015 zurück.

Die Einsprecher 2, 3 und 5 beanstanden in ihren Eingaben die mangelhafte und ungenügende Entwässerung.

Das Entwässerungskonzept wurde im überarbeiteten UVB zum Hangar C6 entsprechend ergänzt. Es kann diesbezüglich auf den Bericht zur Entwässerung vom 15. Dezember 2014 der Ribl AG inkl. Anhänge und den Generellen Entwässerungsplan (GEP) verwiesen werden. Die oben aufgeführten Massnahmen wurden entsprechend ergänzt. Das überarbeitete Entwässerungskonzept entspricht den gesetzlichen Bestimmungen und wurde vom BAFU im Schreiben vom 15. April 2015 für umfassend und korrekt befunden. Ebenfalls keine Anträge stellte das BAFU im Bereich des Grundwasserschutzes.

Einsprecher 3 sieht seine ursprünglich geltend gemachten Einwendungen als erfüllt

an und hat seine diesbezüglichen Einsprachepunkte mit Schreiben vom 7. September 2015 zurückgezogen.

Die Anträge von Einsprecher 2 und 5 sind – sofern sie in den überarbeiteten Unterlagen nicht bereits berücksichtigt wurden – unbegründet und werden abgewiesen.

Das BAFU führt in seiner Stellungnahme aus, dass das Grundproblem, das die Gefahrenkarte zeige, die vom Bodenseewasserstand diktierten Überflutungsflächen und der auch damit bedingte permanent hohe Grundwasserstand sei. Das Flugplatzgelände mit seinen vielen vorgesehenen Neubauten und versiegelten Flächen beeinflusse das Abflusssystem der Rinnen, Gräben und Sickerleitungen. Damit werde auch die Kapazität des Seegrabens bei an sich tiefen Seeständen häufiger überlastet sein. Seien für den Seegraben Hochwasserschutzmassnahmen vorgesehen, oder seien dort durch die Verschlammung häufigere Unterhaltsmassnahmen notwendig, dann habe sich die der Flugplatz Altenrhein an deren Kosten zu beteiligen. Das BAFU stellt den Antrag, dass sich die Gesuchstellerin zukünftig finanziell massgeblich an weitergehenden Massnahmen ausserhalb seiner Flächen zu beteiligen habe, die zu einer Verbesserung der Überflutungsgefährdung im gesamten Quartier Altenrhein beitragen würden.

Das BAZL versteht den Antrag des BAFU bezogen auf Unterhalts- und Hochwasserschutzmassnahmen am und im Bereich des Seegrabens. Für weitergehende Unterhalts- und Hochwasserschutzmassnahmen an Flächen ausserhalb des Flugplatzes, die in keinem kausalen Zusammenhang zum Flugplatz stehen, trägt die Gesuchstellerin keine Verpflichtung zur finanziellen Beteiligung.

Die Gesuchstellerin hat sich hierzu nicht vernehmen lassen. Das BAZL erachtet den Antrag des BAFU im oben dargelegten Sinn als rechtskonform und nimmt eine entsprechende Bestimmung ins Dispositiv auf.

#### 2.10.5 Bodenschutz

Die Massnahmen B-BO-1–B-BO-3 zum Bodenschutz im UVB Hangar C6 sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Einsprecher 2 und 5 verlangen weitere Bodenanalysen und zweifeln an den festgestellten Resultaten. In der Folge hat die Andres Geotechnik AG mit Schreiben vom 4. Dezember 2014 einen Kurzbericht zum Kies- und Brechplatz auf der fraglichen Parzelle-Nr. 571 verfasst. Der Bericht kommt zum Schluss, dass auf dem zu beurteilenden Grundstück keinerlei Bauabfälle abgelagert und damit auch keine Deponie betrieben wurde. Mit den oben aufgeführten Massnahmen, wie die bodenkundliche Baubegleitung und dem Beizug der kantonalen Fachstelle bei Verdacht auf Bodenverschmutzung sind wirksame Massnahmen zum Schutz des Bodens vorgesehen.

Das BAFU bestätigt dies im Schreiben vom 15. April 2015 und beantragt die Umsetzung der oben genannten Massnahmen.

Die Anträge von Einsprecher 2 und 5 sind nach der zusätzlichen Untersuchung unbegründet und werden abgewiesen.

#### 2.10.6 Altlasten

Die Massnahme B-AL-1 zum Altlastenverdacht im UVB Hangar C6 ist umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

#### 2.10.7 Abfälle und umweltgefährdende Stoffe

Die Massnahmen AS-1, AS-2 und B-AS-1–B-AS-6 zu den Abfällen und umweltgefährdenden Stoffen im UVB Hangar C6 sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das BAFU hält im Schreiben vom 15. April 2015 fest, dass es mit den vorgeschlagenen Massnahmen im UVB Hangar C6 einverstanden sei.

#### 2.10.8 Umweltgefährdende Organismen

Die Massnahmen UO-1, UO-2, B-UO-1 und B-UO-2 zu den umweltgefährdenden Organismen im UVB Hangar C6 sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

#### 2.10.9 Störfallvorsorge und Sicherheit

Die Massnahmen SS-1 und B-SS-1–B-SS-5 zur Störfallvorsorge und Sicherheit im UVB Hangar C6 sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

#### 2.10.10 Lebensräume, Flora und Fauna

Die Massnahme LFF-1 zu den Lebensräumen, der Flora und Fauna im UVB Hangar C6 ist umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

#### 2.10.11 Landschaft und Ortsbild

Die Massnahmen LO-1–LO-3 zur Landschaft und zum Ortsbild im UVB Hangar C6 sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

## 2.11 *Einsprachen zu weiteren Themen*

### 2.11.1 Einsprecher 2

Einsprecher 2 macht in seiner Einsprache 24 Punkte in Bezug auf die Lage, Dimensionierung, Beschaffenheit etc. von Hangar C6 geltend, welche gegen geltendes Recht verstossen sollen. Diejenigen Punkte, welche nicht bereits oben unter B.2.10 behandelt wurden, werden nachfolgend in den wesentlichen Punkten zusammengefasst und beurteilt.

Bezüglich der Dimensionierung der Rollwege und des Tarmac kann auf die luftfahrt-spezifische Prüfung des BAZL vom 27. Februar 2014 und die dort formulierten Auflagen verwiesen werden. Die Dimensionierung entspricht den rechtlichen Vorgaben. Die Zusicherung der Gesuchstellerin bezüglich der Verbreiterung von Taxiway November bis Ende Hangar M1 ist eine privatrechtliche Angelegenheit und ist nicht Gegenstand des vorliegend zu beurteilenden Plangenehmigungsgesuchs.

Einsprecher 2 verlangt in verschiedenen Punkten die Redimensionierung von Hangar C6 und die Einhaltung des geltenden Baureglements der Gemeinde Thal bezüglich Länge, Breite und Höhe des geplanten Neubaus. Hierzu gilt es festzuhalten, dass sich das Bauvorhaben innerhalb des Flugplatzperimeters gemäss SIL-Objektblatt befindet und somit weder das Baureglement der Gemeinde Thal noch die vorgesehene Zonennutzung gemäss Zonenplan (Gewerbe- und Industriezone) Anwendung finden (vgl. Art. 37 Abs. 4 LFG).

Bezüglich der Rügen zur Feuerschutzeinrichtung, der Wärmeerzeugung und dem Gasheizsystem kann vollumfänglich auf die brandschutztechnische Bewilligung des AFS vom 24. März 2010 verwiesen werden. Das AFS hat diese Punkte geprüft und die notwendigen Auflagen formuliert. Es gibt vorliegend keine Anhaltspunkte, um von der Einschätzung der Fachbehörde abzuweichen.

Die Anträge von Einsprecher 2 sind unbegründet und werden abgewiesen.

### 2.11.2 Einsprecher 3

Wie unter B.2.11.1 ausgeführt, findet das Baureglement für Luftfahrtanlagen innerhalb des Flugplatzperimeters gemäss SIL-Objektblatt keine Anwendung (vgl. Art. 37 Abs. 4 LFG). Von den Vorgaben im Baureglement kann somit auch ohne dass erhöhten Ansprüchen an die Fassadengliederung und -gestaltung Genüge getan wird, abgewichen werden. Beim Hangar C6 handelt es sich um eine typische Luftfahrtanlage, die zwischen Hangar C5 und Hangar Maritime in der bestehenden Baulücke zu stehen kommt. Eine Eingliederung in die bestehenden Flugplatzbauten ist somit grundsätzlich vorhanden. Einsprecher 3 verlangt dennoch weitere ortsbauliche und

landschaftsgestalterische Massnahmen, um den Bau von dieser Dimension besser in die Umgebung einzupassen, ohne jedoch konkrete Vorschläge zu nennen.

Eine Verpflichtung zu weiteren Massnahmen besteht im konkreten Fall nicht. Das BAZL empfiehlt der Gesuchstellerin jedoch, mit der Standortgemeinde vor Baubeginn Kontakt aufzunehmen und zusammen mögliche Optimierungsmassnahmen zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.

Einsprecher 3 rügt zudem, dass für das Projekt keine Parkplätze für Motorfahrzeuge vorgesehen seien. Die Erfahrung zeige, dass rund um die bestehenden Hangars immer wieder Fahrzeuge abgestellt würden, insbesondere, wenn die Hangars zu Eventzwecken genutzt würden. Das AREG verweist im Schreiben vom 23. Mai 2014 auf die Einsprache von Einsprecher 3 und führt zusätzlich aus, dass nicht nachvollziehbar sei, weshalb auf Abstellplätze beim Hangar C6 verzichtet werde. Es sei Art. 44 des Baureglements der Gemeinde Tal anzuwenden.

Hangar C6 verursacht landseitig keine zusätzlichen Fahrten mit Motorfahrzeugen. Er dient ausschliesslich der Hangarierung von Flugzeugen und erhält – wie in den Gesuchsunterlagen beschrieben – keine Strassenanbindung. Er liegt im Airside-Bereich und ist mit Fahrzeugen nur von diesem Bereich her zugänglich. Das bestehende Tor 13 wird bei der Realisierung von Hangar C6 entfernt. Die Bereitstellung von zusätzlichen Parkplätzen für Motorfahrzeuge ist somit nicht notwendig.

Die Anträge von Einsprecher 3 sind unbegründet und werden abgewiesen.

### 2.11.3 Einsprecher 5

Die Dimensionierung der Rollwege und der Zugang zum Gebäude (Airside-Bereich) wurden vom BAZL geprüft und unter Einhaltung der entsprechenden Auflagen für korrekt befunden. Es kann diesbezüglich auf die luftfahrtspezifische Prüfung vom 27. Februar 2014 verwiesen werden. Entgegen den Ausführungen von Einsprecher 5 ist kein unkontrollierter Zugang zum Airside-Bereich möglich. Ein allfälliger Personenzutritt unterliegt der vorgeschriebenen Kontrolle.

Die Anträge von Einsprecher 5 sind unbegründet und werden abgewiesen.

### 2.11.4 Einsprecher 6

Bezüglich der Anwendung des Baureglements wird auf die Ausführungen unter B.2.11.1 verwiesen.

Einsprecher 6 macht weiter geltend, dass die Höhenbegrenzungslinien in den Plangrundlagen nicht korrekt dargestellt seien. Die südwestliche Ecke von Hangar C6

durchstosse die Höhenbegrenzungslinie um ca. 33 cm. Zudem mache die Gesuchstellerin keine verlässlichen Angaben zur Dacheindeckung respektive deren Stärke. Die Gesuchstellerin habe nachzuweisen, ob die gezeichnete Linie parallel zum Dachträger wirklich die Oberkante der Dacheindeckung darstelle.

In den zum Hangar C6 eingereichten Plangrundlagen ist die laterale Position der Graspiste gegenüber dem tatsächlichen Zustand um 7 m verschoben, was einer Höhendifferenz von 1,4 m entspricht (Verhältnis 1:5). Die ausgewiesene Differenz ist dem Umstand zuzuschreiben, dass die gemäss den Anforderungen des BAZL konforme Markierung der Graspiste im Jahr 2013 erfolgte (Plangenehmigung vom 28. Februar 2013) und die eingereichten Plangrundlagen zum Hangar C6 bezüglich Lage der Graspiste und der daraus resultierenden Berechnung der Höhenbegrenzungslinien älteren Datums sind.

Die Berechnung der Höhe der Hindernisbegrenzungsfläche (seitliche Übergangsfläche) berechnet sich aus der Distanz vom Pistenstreifen der Graspiste (Ursprungspunkt der seitlichen Übergangsfläche) zum Hangar mit einer Neigung von 20 %. Dies ergibt gemäss den eingereichten Plangrundlagen bei einer Distanz von 58 m und 20 % Neigung (1:5) eine Höhe von 11,6 m. Gemäss tatsächlicher Position der Graspiste resultiert eine Distanz von 51 m und somit eine Höhe von 10,2 m. Dies entspricht bei einer Gebäudehöhe von 10,5 m einer Durchstossung der Hindernisbegrenzungsfläche um ca. 30 cm.

Der Einwand von Einsprecher 6 bezüglich der Durchstossung von 30 cm ist somit korrekt. Das BAZL hat bei seiner ursprünglichen Prüfung aufgrund der eingereichten Unterlagen und des oben erwähnten Sachverhalts zwar keine Durchstossung festgestellt, jedoch eine Befeuerng des Hangars mit Hindernisfeuern verlangt. Die minimale Durchstossung stellt keine Gefahr dar und kann toleriert werden. Eine entsprechende Auflage zur Befeuerng als Entschärfungsmassnahme zum Hangar C6 wird ins Dispositiv aufgenommen. Der Situationsplan, Plan-Nr. 0588-01 und der Plan Schnitt A-A, B-B / Fassaden, Plan-Nr. 0588-03 sind entsprechend der Position der Graspiste und der Durchstossung anzupassen und dem BAZL zur nachträglichen Genehmigung einzureichen.

Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

Bezüglich der Dacheindeckung, der Dachbegrünung und der Gebäudehöhe wird die Gesuchstellerin auf den Angaben gemäss den eingereichten Unterlagen behaftet. Sie hat sich nie dahingehend geäussert, dass die Angaben nicht umsetzbar wären. Die Fassadenhöhe beträgt 10,5 m und die maximale Gebäudehöhe 11,55 m, beides gemessen ab der Hochwasserschutzkote von 397,48 m.

Der Antrag von Einsprecher 6 bezüglich der Durchstossung ist demnach begründet

und wird im Sinne der oben beschriebenen Massnahme berücksichtigt.

#### 2.11.5 Einsprecher 7

Bezüglich der Rügen zur Entwässerung und der Verkehrserschliessung wird auf die Ausführungen unter B.2.10.4 bzw. B.2.11.2 verwiesen. Des Weiteren macht Einsprecher 7 geltend, dass die vorgesehenen Begrünungsmassnahmen völlig unzureichend seien, ohne dies jedoch näher zu begründen. Bezüglich der ortsbaulichen und landschaftsgestalterischen Massnahmen kann auf die Ausführungen unter B.2.11.2 verwiesen werden. Betreffend der geforderten Begrünungsmassnahmen ist festzuhalten, dass auf der Nordseite von Hangar C6 auf einer sehr begrenzten Fläche zwischen Hangar und Strasse acht hochstämmige Bäume gepflanzt werden. Weitere oder bessere Begrünungsmassnahmen sind auf dem begrenzten Raum und ohne den Strassenabstand zu unterschreiten nicht möglich. Auf der West- und Südseite von Hangar C6 befinden sich Vorfelder und Rollwege und es besteht kein Platz für zusätzliche Begrünungsmassnahmen. Östlich von Hangar C6 steht momentan noch eine grössere Grünfläche, deren zukünftige Nutzung ist zurzeit ungewiss. Die Massnahme LFF-1 im UVB Hangar C6, wie ökologischer Ausgleich, Rekultivierung und Dachbegrünung inkl. der Pflanzung von acht hochstämmigen Bäume auf der Nordseite, sind ausreichende Begrünungsmassnahmen. Eine Verpflichtung der Gesuchstellerin zu weiteren Begrünungsmassnahmen für ein Flugplatzgebäude besteht nicht. Die Fachstellen des Kantons und das BAFU stellen diesbezüglich auch keine entsprechenden Anträge.

Die Anträge von Einsprecher 7 sind unbegründet und werden abgewiesen.

#### 2.11.6 Einsprecher 8

Die Einsprachen der Einsprecher 8–11 beziehen sich nicht auf das konkrete Bauprojekt Hangar C6, sondern auf den Masterplan bzw. den Rahmen-UVB. Die Einsprachen werden entsprechend unter B.2.14 behandelt.

#### 2.12 *Vollzug*

Das BAZL lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügbaren Auflagen durch die Fachstellen des Kantons überwachen. Zu diesem Zweck sind das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, und das AREG jeweils zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich zu informieren.

#### 2.13 *Fazit*

Das Gesuch für das Bauvorhaben Hangar C6 erfüllt die gesetzlichen Anforderungen. Die Plangenehmigung kann mit den beantragten Auflagen erteilt werden.



## 2.14 Rahmen-UVB

### 2.14.1 Ausgangszustand des Rahmen-UVB

Einsprecher 1 rügt, dass der Ausgangszustand Flugverkehr 2010 falsch gewählt worden sei. Es sei anzunehmen, dass das Pflichtenheft aus dem Jahr 2003 als zeitlicher Rahmen für die Untersuchung nicht das Jahr 2010, sondern einen früheren Zeitpunkt vorgesehen habe. Des Weiteren werden diverse Eckpunkte in der Geschichte des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein aufgezählt, wie z. B. die Pistenerweiterung im Jahr 1979, die Konzessionserteilung für die Linienflüge im Jahr 1988, die spätere Einführung des Instrumentenlandesystems (ILS) oder die Lärmberechnung im Jahr 2005. Somit wäre gemäss Einsprecher 1 auch das Jahr 2005 ein sachlich gerechtfertigter Referenzzeitpunkt für den Ist-Zustand.

Wie im Rahmen-UVB auf Seite 11 festgehalten, basiert die Untersuchung der Umweltauswirkungen auf einer Voruntersuchung mit Pflichtenheft vom 17. Dezember 2003 und einer Hauptuntersuchung zur Betriebskonzession vom 31. Juli 2006. Die Voruntersuchung mit Pflichtenheft und die Hauptuntersuchung mündeten jedoch in kein Verfahren, da die Betriebskonzession nie erteilt wurde. Die zu untersuchenden Umweltbereiche wie auch die Methodik hierzu änderten sich seit der Erstellung des Pflichtenhefts im Jahr 2003 nicht, insofern ist es durchaus legitim, für die vorliegende Untersuchung auf das damalige Pflichtenheft abzustellen.

Den Ausgangszustand auf das Jahr 2005 zu legen ist nicht sachgerecht. Die erwähnten Vorhaben sind längst bewilligt und umgesetzt. Die UVP hat den Zustand mit und ohne Projekt aufzuzeigen und nicht die Aufgabe, die Vergangenheit vor Projekteinreichung zu beleuchten. Es kann diesbezüglich auch auf das UVP-Handbuch des BAFU aus dem Jahre 2009 verwiesen werden, welches auf Seite 21 zum Ausgangszustand festhält:

*«Der Ausgangszustand meint den vom Vorhaben noch nicht beeinflussten Umweltzustand mit seinen natürlichen Standortmerkmalen und seinen bestehenden Vorbelastungen. Der Ausgangszustand ist im UVB nur insoweit zu beschreiben, als durch das Vorhaben Veränderungen zu erwarten sind».*

Das BAFU als Fachbehörde hat bezüglich der gewählten Grundlagen und der Vollständigkeit des Rahmen-UVB weder Beanstandungen angebracht noch Anträge gestellt.

Die Anträge von Einsprecher 1 sind unbegründet und werden abgewiesen.

### 2.14.2 Standort und Projektbeschrieb

Der Rahmen-UVB vom 30. Januar 2015 beschreibt in diesem Kapitel den Standort,

die landseitige Erschliessung, den Luftverkehr und den Strassenverkehr im Ausgangs- und Prognosezustand. Der Rahmen-UVB sieht keine Massnahmen vor.

Einsprecher 1 rügt die unzureichende Untersuchung der Auswirkungen des Strassenverkehrs. Die Berechnungen seien einerseits nicht nachvollziehbar und andererseits sei der Zeitpunkt der Verkehrszählung während den Herbstferien fraglich. Zudem fehle die Darstellung des Langsamverkehrs. Einsprecher 4 verlangt eine Verkehrszählung nach wissenschaftlichen Methoden, die Einbeziehung aller Parkplätze und eine ÖV-Anbindung. Einsprecher 5 verlangt weitere Erschliessungsmassnahmen, die kostenmässig vollumfänglich durch die Gesuchstellerin zu tragen seien. Einsprecher 7 macht ebenfalls eine mangelhafte Verkehrserschliessung geltend und verlangt die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts unter Einbezug der politischen Gemeinde.

Die erhobenen Verkehrsdaten auf den Verkehrsachsen rund um den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein sind das Resultat von 5 Messstellen, getroffenen Annahmen und entsprechenden Modellierungen. Die Grundlagen der Daten sind im Bericht Verkehrserhebung der Wälli AG Ingenieure vom 19. Oktober 2011 enthalten. Das Verkehrsaufkommen, welches durch den Flugplatz generiert wird, ist letztlich gering und von untergeordneter Bedeutung. Dies gilt im Übrigen auch für den Langsamverkehr, der dem Flugplatz zuzurechnen ist. Das BAFU teilt diese Auffassung im Schreiben vom 15. April 2015 und hält die Genauigkeit der Berechnungen für ausreichend.

Bezüglich Anzahl Parkplätze macht Einsprecher 1 eine fehlerhafte Berechnung und falsche Zuordnung im Prognosezustand geltend. Hierzu gilt es festzuhalten, dass der Flugplatz seit der Erarbeitung des Masterplans im Jahr 2011 diverse Anpassungen in der Planung der aufgezeigten Ausbauten vorgenommen hat. Entsprechend wird der Neubau des Parkhauses zurzeit nicht weiterverfolgt und die aufgezeigten Auswirkungen im Prognosezustand sind vorliegend nicht zu berücksichtigen. Dies gilt im Übrigen auch für das neue Terminal, dessen Zufahrt und die Parkplätze. Bis auf 4 zusätzliche Parkplätze bei Hangar B2 liegt zurzeit kein Plangenehmigungsgesuch beim BAZL für zusätzliche Parkplätze vor.

Die weiteren Anträge von Einsprecher 1, wie die Erstellung eines Verkehrsgutachtens mit Fahrtenmodell oder die Prüfung einer ÖV-Direktverbindung nach St. Gallen, sind nicht verhältnismässig. Der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein ist keine publikumsintensive Einrichtung (z. B. Fachmarkt, Outlet oder Shopping-Center), bei welcher die Erstellung eines Verkehrsgutachtens mit Fahrtenmodell Voraussetzung ist. Wie bereits erwähnt, kann das Verkehrsaufkommen des Flugplatzes insgesamt als gering bezeichnet werden. Der Kanton beurteilt die quantitative Erschliessung durch sämtliche Verkehrsarten als genügend. Die Prüfung einer ÖV-Direktverbindung ist nicht die Aufgabe des Flugplatzes, sondern liegt in der Zuständigkeit des Kantons (Regionalverkehr). Dies gilt im Übrigen auch für die Ausführungen des Kantons und

von Einsprecher 3 betreffend einer qualitativen Verbesserung der Erschliessung wie der Errichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle, dem Ausbau der Flughafen- und Dornierstrasse, der Erstellung von Fusswegen und Trottoirs etc. Die Realisierung dieser Vorhaben auf Kantons- und Gemeindestrassen liegt nicht in der Verantwortung des Flugplatzes. Entsprechend ist Einsprecher 3 auf einzelnen der genannten Strassenabschnitte seit längerer Zeit an der Ausarbeitung von Projektstudien zur Strassenplanung. Der Einbezug des Flugplatzes und der angrenzenden Industrie bei der weiteren Strassenplanung und bei der Erschliessung ist durch den Kanton bzw. die Gemeinde sicherzustellen. Die Verantwortung für die Planung und Realisierung der genannten Projekte liegt jedoch nicht beim Flugplatz.

Die Anträge von Einsprecher 1, 3, 4, 5 und 7 sind unbegründet und werden abgewiesen.

### 2.14.3 Luftreinhaltung

Die Massnahmen LU-1–LU-4 zur Luftreinhaltung im Rahmen-UVB vom 30. Januar 2015 sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Der Rahmen-UVB wurde mit einem Kapitel zum Thema Gerüche ergänzt und die entsprechende Massnahme daraus ist umzusetzen. Der entsprechende Antrag von Kanton und BAFU ist somit erfüllt (E-Mail des BAFU vom 23. April 2015). Weitere Anträge zur Luftreinhaltung werden von den Fachbehörden nicht gestellt.

Einsprecher 1, 4, 7, 8 und 9 beanstanden den Rahmen-UVB im Bereich der Luftreinhaltung bezüglich Vollständigkeit und zweifeln an den getroffenen Abklärungen und deren Resultaten. Einsprecher 1 führt zudem eine Reihe von Grenzwertüberschreitungen auf, die dem Flugplatz zuzuschreiben seien.

Das BAFU als massgebende Fachbehörde hat sich in der Stellungnahme vom 15. April 2015 mit den Einwänden von Einsprecher 1 auseinandergesetzt. Insgesamt kommt das BAFU zum Schluss, dass die Abklärungen im Rahmen-UVB ausreichend und die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich Luftreinhaltung umzusetzen seien. Gleiches gilt für die Vorbringen von Einsprecher 4, die in tabellarischer Form aufgelistet, jedoch zum Teil nicht weiter begründet werden. Die hauptsächlichen Vorbringen von Einsprecher 7, wie ein Verbot von emissionsstarken Flugzeugen oder die Thematisierung der Geruchsbelästigung durch Kerosin, wurden im überarbeiteten Rahmen-UVB behandelt.

Weitere Abklärungen im Bereich der Emissionen sind grundsätzlich immer möglich. Im Bereich der Luftreinhaltung gilt es jedoch auch zu beachten, dass der flugplatzinduzierte Anteil an den Gesamtemissionen in vielen Bereichen klein bis vernachläss-

sigbar ist, auch wenn Einsprecher 1 diesbezüglich eine andere Beurteilung vornimmt. Weitere Untersuchungen in diesem Bereich wären nicht verhältnismässig und würden auch nicht zu einer spürbaren Verbesserung der Gesamtsituation führen. Es entspricht der Realität, dass in der Nähe des Flugplatzes ein gewisser Kerosingeruch wahrnehmbar ist. Dass deshalb bei der flugplatznahen Bevölkerung Übelkeit und Brechreiz auftreten soll – wie von Einsprecher 1 geltend gemacht – erscheint befremdlich. Wäre dem tatsächlich so, wären die Mitarbeiter des Flugplatzes und die Flugpassagiere, welche viel näher an den Emissionen sind, wohl ebenfalls davon betroffen, was gemäss dem BAZL nicht der Fall ist. Als wesentliche Ursache für den Kerosingeruch wird das Rollen von der Piste zum Standplatz und umgekehrt mit laufenden Triebwerken genannt. Es werden somit betriebliche Abläufe am Boden beanstandet, die nach der Landung oder vor dem Start unumgänglich sind und auf jedem Flugplatz in dieser Art vorkommen. Die beschriebenen Abläufe können nicht unterbunden werden, jedoch können deren Auswirkungen minimiert werden, was mit den umzusetzenden Massnahmen (LU-1 und LU-4) auch getan wird.

Ausserdem gilt es festzuhalten, dass die Anzahl der Flugbewegungen in der Zukunft tiefer sein wird als sie im Rahmen-UVB für den Prognosezustand ausgewiesen ist (vgl. dazu unten B.2.14.4). Entsprechend werden auch die Emissionen in den betroffenen Bereichen tiefer ausfallen als im Prognosezustand des Rahmen-UVB ausgewiesen.

Vorliegend besteht kein Anlass, um von den Einschätzungen der Fachbehörde abzuweichen. Das BAZL erachtet die im ergänzten Rahmen-UVB vorgeschlagenen Massnahmen als ausreichend und zielführend.

Die Anträge von Einsprecher 1, 4, 7, 8 und 9 sind – sofern sie in den überarbeiteten Unterlagen nicht bereits berücksichtigt wurden – unbegründet und werden abgewiesen.

## 2.14.4 Lärm

### a) Fluglärm

Beim Flugplatz St. Gallen-Altenrhein handelt es sich um eine Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 USG und Art. 2 Abs. 1 der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41). Die Lärmermittlung und -beurteilung erfolgt für den Fluglärm nach Anhang 5 LSV. Der Rahmen-UVB geht von einer wesentlichen Änderung einer ortsfesten Anlage aus. Die Lärmimmissionen der gesamten Anlage sind nach Massgabe von Art. 11 USG und Art. 8 Abs. 1 und 2 LSV zu begrenzen und die IGW sind einzuhalten. Die Lärmimmissionen im Ausgangszustand entsprechen dem Betriebsjahr 2010, diejenigen für den prognostizierten Fluglärm dem Betriebsjahr 2021. Die Überlagerung der Fluglärmbelastungskurve des Prognosezustandes mit der im SIL-Objektblatt definierten, maximal erlaubten Belastungskurve zeigt, dass der Prognosezustand SIL-

konform ist. Die Gesuchstellerin beantragt, den zulässigen Lärm auf der Basis des Prognosezustandes 2021 zu genehmigen.

Im Ausgangszustand des Betriebsjahres 2010 (Grundlage sind 28 952 Flugbewegungen) gibt es in den zu berücksichtigenden Zonen der Empfindlichkeitsstufen (ES) II, III und IV keine IGW-Überschreitungen. Auf österreichischem Gebiet sind die gemäss Vereinbarung<sup>5</sup> festgelegten 25 000 000 Jahreslärmpunkte und 100 000 Tageslärmpunkte ebenfalls eingehalten.

Im Prognosezustand 2021 (Grundlage sind 36 500 Flugbewegungen) gibt es in den zu berücksichtigenden Zonen der ES II, III und IV keine IGW-Überschreitungen. Auf österreichischem Gebiet sind die gemäss Vereinbarung festgelegten Jahreslärmpunkte ebenfalls eingehalten. Bei den Tageslärmpunkten resultiert an 23 Tagen eine Beschränkung der An- und Abflüge über Vorarlberg (A).

Als Zwischenfazit kann festgehalten werden, dass gemäss Rahmen-UVB sowohl im Ausgangs- wie auch im Prognosezustand keine IGW-Überschreitungen resultieren.

Das BAFU beurteilt den Rahmen-UVB in Bezug auf den Fluglärm für vollständig und die Grundlagen für plausibel und stellt keine weiteren Anträge. Bezüglich dem Vorbehalt zu den Grün- und Erholungszonen (Nichtbauzonen) entlang des Bodenseeuferes und dem Seegraben kann auf die Ausführungen des AREG auf Seite 39 des Rahmen-UVB verwiesen werden.

Die Einsprecher 8–11 beanstanden die Erhöhung der Flugbewegungen vom Ausgangs- zum Prognosezustand von 28 952 auf 36 500. Dies entspreche einer Gesamtzunahme von 26 und bezogen auf die Helikopter von 41 %. Diese Erhöhung der Flugbewegungen führe praktisch zu einer Ausschöpfung der Jahres- und Tageslärmpunkte und lasse keinen Spielraum mehr für besondere Vorkommnisse wie z. B. ungünstige Windverhältnisse. Eine derartige Zunahme an Flugbewegungen führe einerseits zu einer Mehrbelastung für die Bevölkerung in den betroffenen österreichischen Gebieten und andererseits auch zu einer Beeinträchtigung der Schutzgüter des Ramsar- und Natura-2000-Gebiets Rheindelta.

Im Rahmen der Gespräche zur Anwendung der Espoo-Konvention (vgl. dazu oben A.2.4) wurde im gegenseitigen Einvernehmen beschlossen, den zulässigen Lärm auf der Basis von 31 500 Flugbewegungen neu zu berechnen und festzulegen (Beschlussprotokoll vom 10. Juni 2015). Dies insbesondere zum Schutz der oben erwähnten Naturschutzgebiete und der noch ausstehenden zusätzlichen Abklärungen in einem ergänzenden Gutachten (vgl. dazu unten B.2.14.11).

---

<sup>5</sup> 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)

Im SIL-Objektblatt ist die Zahl der Flugbewegungen auf 36 500 beschränkt. Eine derartige Beschränkung ist in der Schweiz für einen Regionalflugplatz mit Linien- und Charterverkehr einzigartig. Dem Flugplatz bleibt mit der nochmaligen Reduktion der Anzahl Flugbewegungen auf 31 500 nur noch ein minimales Entwicklungspotential, welches mit den zusätzlichen 1000 Flugbewegungen des Hangar C6 mehr oder weniger aufgebraucht ist. Wie bereits erwähnt, liegen sowohl im Ausgangs- wie auch im Prognosezustand gemäss Rahmen-UVB keine IGW-Überschreitungen vor. Bei der Reduktion auf 31 500 Flugbewegungen handelt es sich somit um keine verschärfte Massnahme (IGW-Überschreitungen), sondern um eine Massnahme im Sinne der Vorsorge.

Die zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV werden auf der Grundlage von 31 500 Flugbewegungen festgelegt. Dazu reicht die Gesuchstellerin dem BAZL innert sechs Monaten nach Eintritt der Rechtskraft dieser Verfügung eine Fluglärm-berechnung auf der Basis von 31 500 Flugbewegungen und dem zukünftigen Flottenmix ein. Die festgelegten Lärmkurven sind nachfolgend einzuhalten. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen. Der zulässige Lärm dient dem BAZL als Grundlage für die Erstellung eines aktualisierten Lärmbelastungskatasters (LBK).

Mit der Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen auf der Basis von 31 500 Flugbewegungen wird den Anträgen der Einsprecher 8–11 Rechnung getragen.

Die Gesuchstellerin schlägt im Rahmen-UVB zum Fluglärm die Massnahme LÄ-3 zur Einführung eines Reporting vor. Dieses wurde auch von vereinzelt Einsprechern gefordert und ist grundsätzlich zu begrüssen. Als Referenzwert ist jedoch im Sinne der obenstehenden Erwägungen nicht die Fluglärmbelastung gemäss SIL-Objektblatt, sondern der genehmigte Fluglärm auf der Basis der 31 500 Flugbewegungen heranzuziehen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Einsprecher 1 verlangt, dass die Flüge ausserhalb der Betriebszeiten (Mittagspause) restriktiv zu handhaben und auf 10 pro Monat zu begrenzen seien. Der Flugplatzleiter dürfe die Ausnahmen zudem nicht selber bewilligen. Dies sei aufgrund der fehlenden gesetzlichen Grundlage nicht zulässig.

Diesbezüglich kann festgehalten werden, dass eine Mittagspause auf einem Regionalflugplatz mit Linien- und Charterverkehr aussergewöhnlich ist und für den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein eine zusätzliche, schwerwiegende Einschränkung darstellt. Vor diesem Hintergrund erachtet das BAZL die Handhabung der Ausnahmeregelung durch die Flugplatzleitung bisher als korrekt.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Vgl. dazu auch das Urteil vom 19. März 2015, Abteilung I, A-6496/2013

Der Antrag von Einsprecher 1 betreffend Reporting Fluglärm ist erfüllt. Die weiteren Rügen zum Prognosezustand sind angesichts der Reduktion der Anzahl Flugbewegungen auf 31 500 nicht weiter zu thematisieren.

Das AREG empfiehlt, im Sinne der Vorsorge bei der Beschaffung von neuen Flugzeugen solche zu kaufen, die möglichst wenig Lärm verursachen. Dieser Empfehlung wird grundsätzlich mit dem technischen Fortschritt Rechnung getragen. Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahme könnte nur die Gesuchstellerin verpflichtet werden. Bezogen auf alle auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein verkehrenden Flugzeuge wäre der Effekt deshalb kaum von Bedeutung. Das BAZL empfiehlt der Gesuchstellerin, den Antrag des AREG zukünftig zu berücksichtigen, verzichtet jedoch auf eine entsprechende Bestimmung im Dispositiv.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass mit den getroffenen Massnahmen und insbesondere der Neuberechnung des Fluglärms auf einer tieferen Bewegungszahl weitreichende Massnahmen im Sinne der Vorsorge getroffen werden.

#### b) Industrie- und Gewerbelärm

Im Ausgangszustand 2011 treten gemäss Rahmen-UVB ausserhalb des SIL-Perimeters am Tag bei 29 Gebäuden IGW-Überschreitungen auf. Eine der Hauptursachen für die Grenzwertüberschreitungen sind die Triebwerkstandläufe, namentlich tragen die besonders lauten Standläufe des Flugzeugtyps Hunter überproportional zum hohen Pegel bei. Bei den Häusern gegenüber Parkplatz 2 resultieren die IGW-Überschreitungen aus einer Kumulation der Parkplatzimmissionen und den restlichen Immissionen. In der Nacht gibt es IGW-Überschreitungen bei zwei Gebäuden gegenüber Parkplatz 2, welche aus den Parkplatzimmissionen resultieren.

Im Prognosezustand 2021 treten gemäss Rahmen-UVB weiterhin IGW-Überschreitungen an Gebäuden am Tag und während der Nacht auf. Durch die geplante Verlegung des Standlaufplatzes, einer Neuausrichtung der Flugzeuge nach Norden und der abschirmenden Wirkung eines geplanten Hangars und des Parkings ist die Verteilung des Lärmes nicht mit dem Ausgangszustand vergleichbar. Als Massnahme LÄ-1 im Rahmen-UVB zu den Standläufen wird eine Neuausrichtung der Flugzeuge vorgeschlagen. Weiter soll geprüft werden, ob auf die Hunter-Standläufe verzichtet werden soll und ob die zugewandten Seiten des Neubaus schallabsorbierend ausgestaltet werden können. Diesbezüglich gilt es festzuhalten, dass einige der aufgeführten Vorhaben (Neubau Parking und Hangar) in absehbarer Zeit nicht realisiert werden und somit auch die aufgezeigten Lärmreduktionen nicht in diesem Masse eintreffen werden. Vor dem Hintergrund, dass sowohl im Ausgangs- wie auch im Prognosezustand IGW-Überschreitungen ausgewiesen werden und die Problematik der Standläufe schon seit Jahren besteht und wiederholt gerügt wurde, reichen die vorgeschlagenen Massnahmen nicht aus. Die IGW sind zukünftig einzuhalten. Das BAFU beantragt die Umsetzung der Massnahmen gemäss Rahmen-UVB und

die Prüfung des Baus einer Schallschutzhalle. Das AREG wie auch ein Teil der Einsprecher verlangen die Erstellung einer Schallschutzhalle und die Durchführung aller Standläufe in der Halle. Das AREG macht weiter geltend, die Berechnung sei aufgrund der Mittelung auf ein Jahr fehlerhaft.

Bezüglich der Berechnung kann festgehalten werden, dass diese in Anwendung der LSV, Anhang 6, korrekt erfolgt ist. Der zitierte Bundesgerichtsentscheid ist auf den hier massgeblichen Sachverhalt nicht anwendbar, da kein Einzelereignis von beschränkter Dauer zu beurteilen ist (ca. 270 Standläufe pro Jahr) wie z. B. bei den im Entscheid genannten Kultur- oder Sportanlässen.

Wie bereits erwähnt sind die Lärmemissionen der Triebwerkstandläufe auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein seit längerer Zeit ein Thema. Im Verfahren zur Änderung des Betriebsreglements verfügte das BAZL mit Entscheid vom 23. Februar 2010, dass pro Jahr maximal fünf Hunter-Standläufe von Montag bis Freitag zwischen 14.00 und 16.00 Uhr erlaubt sind. Weitergehende Anträge der heutigen Einsprecher 5 wurden abgewiesen. Mit Urteil vom 17. Februar 2011<sup>7</sup> bestätigte das BVGer die Anordnung des BAZL zu den Hunter-Standläufen. Gleichzeitig hob es Ziffer 1.5 des Dispositivs auf und wies das BAZL an zu prüfen, ob und bejahendenfalls inwiefern die Lärmemissionen im Zusammenhang mit den Triebwerkstandläufen sämtlicher Flugzeuge und Helikopter im Hinblick auf das Vorsorgeprinzip verringert werden können. Das BVGer hielt im Urteil in Ziffer 5.5 folgendes fest:

*«Der Beschwerdeführer verlangt dagegen u. a. eine Lärmverkapselung der Triebwerkstandläufe. Für eine solche Massnahme besteht, selbst wenn sie technisch und betrieblich möglich wäre, mit Blick auf die wirtschaftliche Tragbarkeit bzw. die Zumutbarkeit (Verhältnismässigkeit im engeren Sinne) kein Anlass. Dass sich eine Lärmverkapselung eignen würde, die Lärmemissionen zu begrenzen, steht zwar ausser Frage. Hingegen ist zu beachten, dass – wie das BAFU als Fachbehörde bestätigt – die IGW bezüglich der Triebwerkstandläufe vorliegend nicht überschritten werden. Zudem stehen mildere Mittel zur Emissionsbegrenzung zur Verfügung, was beispielsweise mit der Neuregelung der Hunter-Standläufe umgesetzt wird. Bei der beschwerdeweise beantragten Lärmverkapselung handelt es sich um eine Anlage, die offensichtlich zu erheblichen Investitionskosten und zu weitreichenden betrieblichen Umstellungen führen würde. Sie hätte für die Beschwerdegegnerin grosse finanzielle und betriebliche – mithin unverhältnismässige – Einschränkungen zur Folge. Soweit der Beschwerdeführer mit der beantragten Massnahme auf eine vollständige Lärmeinschränkung bezüglich der Triebwerkstandläufe zielt, besteht darauf auch kein Anspruch. Denn das Vorsorgeprinzip hat nicht emissionseliminierenden, sondern lediglich emissionsbegrenzenden Charakter. Nicht jeder im strengen Sinne unnötige Lärm muss völlig untersagt werden. Es gibt keinen Anspruch auf absolute Ruhe; vielmehr sind geringfügige, nicht erhebliche Störungen hinzunehmen (BGE 133 II 169 E. 3.2). Insgesamt vermag das Interesse des Beschwerdeführers an einer*

---

<sup>7</sup> Urteil vom 17. Februar 2011, Abteilung I, A-2636/2010



*Lärmverkapselung die für die Beschwerdegegnerin damit verbundenen Nachteile nicht zu überwiegen. Dass die Vorinstanz die vom Beschwerdeführer beantragte Lärmverkapselung der Triebwerkstandläufe abgewiesen hat, ist somit nicht zu beanstanden».*

An den Feststellungen des BVGer zur Lärmverkapselung hat sich grundsätzlich nichts geändert. Ein Unterschied besteht jedoch darin, dass damals bezogen auf die Hunter-Standläufe keine IGW-Überschreitungen festgestellt wurden. Bei der Berücksichtigung sämtlicher Triebwerkstandläufe kommt es jedoch zu den im Rahmen-UVB ausgewiesenen IGW-Überschreitungen. Entgegen der Auffassung des AUE sind vorliegend die IGW und nicht die Planungswerte einzuhalten. Es handelt sich um eine wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage gemäss Art. 8 LSV und nicht um eine neue ortsfeste Anlage im Sinne von Art. 7 LSV. Der Standlaufplatz besteht bereits heute und soll verlegt werden, zudem ist er Teil des bestehenden Flugplatzes.

Als Zwischenfazit kann festgehalten werden, dass der heutige Betrieb der Triebwerkstandläufe aufgrund der IGW-Überschreitungen nicht gesetzeskonform ist und deshalb Sanierungsmassnahmen nach Art. 13 Abs. 2 lit. b LSV getroffen werden müssen. Dies kann mittels baulicher Massnahmen oder weiterer Einschränkungen beim Betrieb erfolgen. Die Kosten für den Bau einer geschlossenen Schallschutzhalle beliefen sich am Flughafen Zürich auf rund 35 Mio. Franken. Die Kosten für die Gesuchstellerin würden sich zweifellos im grösseren Millionen-Bereich belaufen. Wie das BVGer im oben genannten Urteil festgehalten hat, hätte dies für die Gesuchstellerin grosse finanzielle und betriebliche – mithin unverhältnismässige – Einschränkungen zur Folge. Die Kosten einer Schallschutzanlage (auf drei Seiten geschlossen in U-Form), wie sie früher am Flughafen Zürich im Einsatz war und nun von der Flughafen Bern AG übernommen wurde, belaufen sich auf mindestens 10 Mio. Franken.

Neben den baulichen Massnahmen sind auch betriebliche Einschränkungen zu prüfen, die zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen. Einschränkungen bei den Betriebszeiten führen nachweislich nicht zu einer Reduktion der Lärmbelastung bezüglich der IGW-Überschreitungen. Dennoch erscheint es vorliegend angezeigt, die Standlaufzeiten von Montag bis Freitag analog der bestehenden Regelung am Samstag im Betriebsreglement im Sinne der Vorsorge zu reduzieren (07.00–12.00 und 13.30–19.00 Uhr). Eine Reduktion der einzelnen Standlaufzeiten wie auch eine Beschränkung der Anzahl Standläufe sind hingegen wirksame Massnahmen und führen zu einer wesentlichen Verbesserung der Lärmsituation. Die Dauer der einzelnen Standlaufzeiten ist jedoch vorgeschrieben und kann nicht nach Belieben eingeschränkt werden, so dass letztlich nur bei der Anzahl der durchgeführten Standläufe angesetzt werden kann.

Das BAZL geht davon aus, dass mit den nachfolgend aufgeführten Massnahmen, die innert sechs Monaten nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung umzusetzen

sind, die IGW eingehalten werden können:

- Verlegung des Triebwerkstandplatzes gemäss Masterplan;
- Ausrichtung der Flugzeuge nach Norden;
- Einschränkung der Standlaufzeit von Montag–Freitag analog der bestehenden Regelung am Samstag (07.00–12.00 und 13.30–19.00 Uhr);
- Einschränkung und Festlegung der Anzahl Standläufe.

Es obliegt letztlich der Gesuchstellerin, aus den oben aufgeführten Massnahmen den richtigen Mix zu wählen.

Die Gesuchstellerin hat innert 9 Monaten nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung eine neue Lärmberechnung bezüglich der Triebwerkstandläufe einzureichen, welche nachweist, dass keine IGW-Überschreitungen mehr vorkommen und die die Anzahl der Triebwerkstandläufe festhält. Sofern dieser Nachweis innert Frist nicht erbracht werden kann, sind die Triebwerkstandläufe bis zum Nachweis der Einhaltung der IGW einzustellen.

Die entsprechenden Bestimmungen werden ins Dispositiv aufgenommen.

Die Massnahme LÄ-2 zur Lärmschutzwand beim Parkplatz P2 im Rahmen-UVB ist umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Der entsprechende Antrag des AUE und BAFU ist mit dieser Massnahme auch bezüglich einer künftigen Überbauung nördlich von Parkplatz P2 berücksichtigt.

Mit den oben erwähnten Auflagen soll sichergestellt werden, dass es zukünftig zu keinen IGW-Überschreitungen mehr kommt.

Die Anträge von Einsprecher 1, 3, 4, 7 und 10 sind – sofern sie in den oben erwähnten Massnahmen zu den Triebwerkstandläufen nicht berücksichtigt wurden – unbegründet und werden abgewiesen.

#### c) Strassenlärm

Beim Strassenlärm treten sowohl beim Ausgangs- wie auch im Prognosezustand (Jahr 2011 bzw. 2021) bei einzelnen Gebäuden IGW-Überschreitungen auf. Ohne auf die einzelnen Überschreitungen näher einzugehen, kann jedoch als Gesamtfazit festgehalten werden, dass der anlageinduzierte Verkehrsanteil je nach Strasse zwischen 3 und 5,4 % liegt. Der gemäss Rahmen-UVB relevante Anteil von 10 % wird somit allerorts deutlich unterschritten, weshalb die Gesuchstellerin keine Sanierungspflicht trifft. Die Sanierungspflicht liegt je nach Strassenkategorie beim Kanton bzw. der Standortgemeinde.

## 2.14.5 Gewässerschutz und Entwässerung

Die Massnahmen GW-1–GW-9 und GW-9.1 zum Gewässerschutz im Rahmen-UVB sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Im Bereich des Gewässerschutzes hat die Gesuchstellerin in den letzten Jahren mit der Erarbeitung des GEP des Flugplatzes umfangreiche Abklärungen getroffen. Dies geht u. a. aus den im Rahmen-UVB erwähnten Berichten inkl. der dazugehörigen Anhänge 10-1 bis 10-13 hervor. Die aus den Untersuchungen abgeleiteten und oben erwähnten Massnahmen sind umfangreich und kostenintensiv. Es versteht sich von selbst, dass die Massnahmen gemäss Rahmen-UVB nach ihrer Priorität abgestuft umzusetzen sind. Einige Massnahmen beziehen sich zudem auf Bauvorhaben, die zurzeit nicht realisiert werden. Mit Plangenehmigung des BAZL vom 27. Februar 2015 wurde das Gesuch zur Umsetzung von Massnahme 4 aus dem GEP (GW-1) bereits bewilligt; die Bauarbeiten hierzu sind zurzeit im Gang.

Das BAFU ist mit dem neuen Entwässerungskonzept einverstanden und verlangt die Abstimmung zukünftiger Projekte mit dem GEP des Flugplatzes. Das AUE ist mit den vorgeschlagenen Massnahmen ebenfalls einverstanden und stellt im Bereich Gewässerschutz keine Anträge. Einsprecher 3 zieht seine Einsprache bezüglich Gesamtzustand der Entwässerung in den Schlussbemerkungen zurück.

Einsprecher 1, 5 und 7 halten die vorgeschlagenen Massnahmen für teilweise unzureichend und verlangen weitere Abklärungen und Massnahmen. Einsprecher 4 demgegenüber hält die vorgeschlagenen Massnahmen für derart umfassend, dass befürchtet wird, die Gesuchstellerin verfüge für die Umsetzung der Massnahmen nicht über die notwendigen finanziellen Mittel.

Die vorgeschlagenen Massnahmen gemäss Rahmen-UVB führen unbestrittenermassen zu einer wesentlichen Verbesserung im Bereich der Entwässerung und des Gewässerschutzes. Sollte sich nach der Realisierung der umzusetzenden Massnahmen zeigen, dass diese in gewissen Bereichen nicht ausreichen, sind weitergehende Untersuchungen und Massnahmen nicht ausgeschlossen.

Im heutigen Zeitpunkt erachtet das BAZL die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich Gewässerschutz jedoch für ausreichend und schliesst sich der Haltung der beiden Fachbehörden (BAFU und AUE) an.

Die Anträge von Einsprecher 1, 3, 4 und 7 sind – sofern sie in den überarbeiteten Unterlagen nicht berücksichtigt wurden – unbegründet und werden abgewiesen.

#### 2.14.6 Bodenschutz

Die Massnahmen BO-1–BO-3 zum Bodenschutz im Rahmen-UVB sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das BAFU beurteilt die Behandlung des Bodenschutzes im Rahmen-UVB für ausreichend und hält die vorgeschlagenen Massnahmen für geeignet. Weitere Anträge stellt das BAFU nicht.

Einsprecher 1 verlangt weitere Abklärungen im Bereich der überschrittenen Richtwerte und Aussagen zu den Schadstoffeinträgen im Prognosezustand 2021. Hierzu kann festgehalten werden, dass die Prüf- und Sanierungswerte deutlich unterschritten werden und keine Massnahmen aus der Überschreitung von Richtwerten abzuleiten sind. Insofern erübrigt sich eine detailliertere Beschreibung im Rahmen-UVB. Im Weiteren kann auf die bereits erfolgten Ausführungen zum Masterplan und dessen Bauvorhaben verwiesen werden.

Die Anträge von Einsprecher 1 sind unbegründet und werden abgewiesen.

#### 2.14.7 Altlasten

Die Massnahme AL-1 zu den Altlasten im Rahmen-UVB ist umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Der Schafstall ist wie vom AREG erwähnt im Rahmen-UVB am richtigen Ort eingetragen, nicht jedoch auf dem Masterplan. Da der Masterplan lediglich der Information dient und vom BAZL nicht genehmigt wird, erübrigt sich eine diesbezügliche Korrektur.

#### 2.14.8 Abfälle

Der Rahmen-UVB sieht keine Massnahmen vor.

Einsprecher 3 hält in seinen Eingaben fest, dass auf Parzelle-Nr. 638, d. h. zwischen den Hangars A und B ein Miststock betrieben werde, der in dieser Zone nicht zulässig sei. Die Gesuchstellerin habe mit dem Gemeindebauamt nach Möglichkeiten zu suchen, wie anfallende Grünabfälle auf dem Flugplatzareal einer geeigneten und rechtlich korrekten Entsorgung bzw. Wiederverwendung zugeführt werden können.

Die Gesuchstellerin liess sich zu diesem Antrag nicht vernehmen. Das BAZL erachtet den Antrag von Einsprecher 3 als rechtskonform und nimmt eine entsprechende Bestimmung ins Dispositiv auf.

## 2.14.9 Umweltgefährdende Organismen

Die Massnahmen UO-1 und UO-2 zu den umweltgefährdenden Organismen im Rahmen-UVB sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Die Bekämpfung von Neophyten ist bei Befall vorzunehmen. Den Ausführungen des AUE im Bericht vom 13. Mai 2014 wird mit den oben erwähnten Massnahmen entsprochen.

## 2.14.10 Störfallvorsorge und Sicherheit

Der Rahmen-UVB sieht im Bereich der Störfallvorsorge und Sicherheit keine Massnahmen vor.

Das BAFU stellt keine Anträge in diesem Bereich, da der Flugplatz St. Gallen-Altenthein nicht der Störfallverordnung unterliegt. Das AUE äussert sich ebenfalls nicht zu diesem Themenbereich. Diesbezüglich gilt es festzuhalten, dass das Thema «Sicherheit» gemäss UVP-Handbuch nicht Gegenstand einer UVP ist. Es wird an dieser Stelle dennoch auf die Anträge von Einsprecher 4 eingegangen, welcher die getroffenen Untersuchungen im Bereich Flugunfälle und der Unfallhäufigkeit für ungenügend hält und u. a. einen Vergleich mit anderen Flugplätzen, eine neue Berechnung der Unfallhäufigkeit sowie das Aufzeigen der Auswirkungen auf die Umwelt verlangt.

Entgegen den Ausführungen von Einsprecher 4 sind die Vorfälle im Rahmen-UVB sowohl in absoluter Form wie auch in Relation zu den Flugbewegungen aufgelistet. Von einer erhöhten Unfallhäufigkeit kann aufgrund der vorhandenen Daten nicht gesprochen werden. Ein Vergleich mit anderen Flugplätzen in der Schweiz bringt grundsätzlich keine weiteren Erkenntnisse, da die Basis der Daten und die Anzahl Flugbewegungen bei anderen Flugplätzen zu unterschiedlich sind. Die Unfälle vom 23. Februar 1989 und 24. Januar 1994 mit 11 bzw. 5 Toten ereigneten sich in einer Distanz von 5–6 km vom Flugplatz entfernt und sind diesem nicht direkt zuzuordnen. Zudem wurden im Bereich des Anflugverfahrens in der Vergangenheit Verbesserungen der Sicherheit erzielt. Dies gilt insbesondere für die Genehmigung des satellitengestützten Anflugverfahrens auf die Piste 10 im November 2011 (GNSS-Approach) wie auch der Anpassung der Pistendimension mit Plangenehmigung im Juni 2015<sup>8</sup>. Diese Massnahme diente der Umsetzung der international geltenden Normen gemäss EASA und ICAO und führt zu einer deutlichen Verbesserung der Sicherheit am Boden für startende und landende Flugzeuge. Dem Vorfall vom 6. August 2012 mit

---

<sup>8</sup> Die Distanz zwischen den Pistenenden wurde auf 1455 m verkürzt. Beidseitig wurde ein Clearway (CWY) mit einer Länge von 60 m Länge und 150 m Breite installiert. Anschliessend an die CWY folgt jeweils eine RESA mit einer Länge von 30 m und einer Breite von 60 m.

einem Überrollen der Piste wurde mit dieser Massnahme Rechnung getragen. Weitere Ereignisse, wie z. B. die Rauchentwicklung im Flugzeug oder der Fahrwerkbruch nach der Landung, sind den jeweiligen Flugzeugen und nicht dem Flugplatz anzurechnen. Im Weiteren gilt es zu erwähnen, dass jeder Unfall von der schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST) untersucht wird und bei Bedarf Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit angeordnet werden können. Abschliessend kann somit festgehalten werden, dass der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein die Anforderungen an die Sicherheit nach den schweizerischen und internationalen Normen erfüllt und deshalb zurzeit keine weiteren Massnahmen im Bereich der Sicherheit anzuordnen sind.

Die Anträge von Einsprecher 4 sind unbegründet und werden abgewiesen.

#### 2.14.11 Lebensräume, Flora und Fauna

Die Massnahmen LFF-1 und LFF-2 zum ökologischen Ausgleich, LFF-3 zur Verringerung des Vogelschlags, LFF-4 zum Schutz von Fledermäusen und LFF-5-1–LFF-5-4 zum Schutz der Vögel im Rahmen-UVB sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das BAFU beantragt allfällige Ersatzmassnahmen bedingt durch Beeinträchtigungen besonders schützenswerter Lebensräume durch die Ausbauten (Fliegermuseum, Hangar C6 und Egli Paint GmbH) seien zu konkretisieren, umzusetzen und verbindlich zu sichern. Soweit dadurch Flächen des ökologischen Ausgleichs in Anspruch genommen würden oder betroffen seien, seien diese durch zusätzliche Ausgleichsmassnahmen zu ergänzen.

Das BAZL erachtet den Antrag des BAFU als rechtskonform und nimmt eine entsprechende Bestimmung ins Dispositiv auf.

Des Weiteren empfehlen das AUE und das BAFU die Umsetzung aller oben aufgeführten Massnahmen und begrüssen das nachfolgend aufgezeigte Vorgehen im Bereich Avifauna. Es werden keine weiteren Anträge gestellt.

Die schweizerische Vogelwarte Sempach hat im Auftrag der Gesuchstellerin im Jahr 2012 ein Gutachten über die Auswirkungen des Flugbetriebs des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein auf die nationalen und internationalen Vogelschutzgebiete erstellt (Anhang 17-4 des Rahmen-UVB). Einzelne Massnahmen aus dem Gutachten zur Verbesserung des Vogelschutzes wurden im Rahmen-UVB aufgenommen und sind entsprechend umzusetzen.

Die Einsprecher 8–11 äussern in ihren Eingaben die Besorgnis über den Ausbau des Flugplatzes, wie er im Prognosezustand im Rahmen-UVB dargestellt ist und be-

fürchten eine zusätzliche Belastung ihres Lebensraums. Hervorgehoben werden insbesondere die Naturschutzgebiete wie z. B. das Ramsar- und Natura-2000-Gebiet Rheindelta.

Im Rahmen der erwähnten Espoo-Gespräche wurde am 10. Juni 2015 das weitere Vorgehen bezüglich der Auswirkungen des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein auf die Avifauna festgelegt. Die entsprechenden Beschlüsse sind im Protokoll vom 10. Juni 2015 festgehalten und das weitere Vorgehen wird in der vorliegenden Plangenehmigung festgehalten und verfügt. Es soll ein ergänzendes Gutachten erstellt werden, welches konkret aufzeigt, welche zusätzlichen Massnahmen zu treffen sind, damit der Schutz der Avifauna weiter verbessert werden kann. Das vorliegende Gutachten aus dem Jahre 2012 äussert sich hierzu nur sehr vage und schlägt teilweise auch keine konkreten Massnahmen vor. Am 2. September 2015 fand ein Fachgespräch zwischen den Umweltfachstellen von Österreich und der Schweiz sowie der schweizerischen Vogelwarte Sempach und eines Ornithologen statt. Es wurden der Untersuchungsraum beidseits der Landesgrenzen sowie die weiteren notwendigen Abklärungen definiert. Die Fachexperten beider Länder schlagen für das ergänzende Gutachten die schweizerische Vogelwarte Sempach vor, welche bereits das Erstgutachten erstellt hat. Die Erstellung des ergänzenden Gutachtens wird rund zwei Jahre in Anspruch nehmen, da einige Untersuchungen in den verschiedenen Jahreszeiten wiederholt vorgenommen werden müssen.

Aufgrund der bisherigen Abklärungen und der Absichtserklärungen beider Länder werden folgende Anordnungen getroffen:

- Die Gesuchstellerin wird verpflichtet, innert dreier Monate nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung ein ergänzendes Gutachten zur Avifauna in Auftrag zu geben.
- Die Gesuchstellerin hat das vom Auftragnehmer erstellte Pflichtenheft mit Fragekatalog dem Land Vorarlberg, dem BAFU und dem BAZL zur Prüfung und Ergänzung zuzustellen.
- Nach Vorliegen des ergänzten Gutachtens hat die Gesuchstellerin beim BAZL ein Gesuch um Anpassung des Betriebsreglements einzureichen, welches Österreich im Rahmen der Espoo-Konvention notifiziert wird.
- Im Verfahren zur Anpassung des Betriebsreglements werden die zu treffenden betrieblichen Massnahmen zum Schutz der Avifauna festgelegt und durch das BAZL verfügt.

Mit der Umsetzung der Massnahmen aus dem Rahmen-UVB und der Ergänzung desselben durch ein ergänzendes Gutachten wird dem Schutz von Flora und Fauna Rechnung getragen. Die Anliegen der Einsprecher 8–11 sind insofern berücksichtigt.

Einsprecher 1 verlangt zusätzlich, dass keine weiteren Bauprojekte wie z. B. der Hangar C6 realisiert werden dürfen, bis die dringendsten Umweltprobleme beim Vo-

gelschutz, dem Lärm und der Entwässerung gelöst sind. Zudem seien die Flugbewegungen während der Dämmerung und in der Nacht zu beschränken.

Mit den Massnahmen im Rahmen-UVB und den Anordnungen zum weiteren Vorgehen wird dem Schutz von Flora und Fauna ausreichend Rechnung getragen. Über allfällige betriebliche Einschränkungen wird sich das ergänzende Gutachten zu äussern haben.

Bezüglich des von Einsprecher 1 geforderten Baustopps wird auf die Massnahme LFF-5-4 im Rahmen-UVB verwiesen. Sie bezieht sich jedoch auf weitere Bauprojekte und nicht auf die drei hängigen Bauvorhaben Hangar C6, Fliegermuseum und Egli Paint GmbH. Nach der Lesart von Einsprecher 1 würde sich die Gesuchstellerin mit der von ihr vorgeschlagenen Massnahme selber die Grundlage für eine Bewilligung entziehen. Entgegen den Ausführungen von Einsprecher 1 haben weder das AUE noch das BAFU einen sogenannten Baustopp für die drei hängigen Bauprojekte verlangt. Das BAFU bezieht seine Forderung auf die Massnahme LFF-5-4 im oben erklärten Sinn. Die Forderung von Einsprecher 1 entspricht im Übrigen auch nicht den Ausführungen des BVGer im Urteil vom 10. Januar 2012 (vgl. dazu oben A.1.1).

Die Anträge von Einsprecher 1 sind unbegründet und werden abgewiesen.

#### 2.14.12 Landschaft und Ortsbild

Die Massnahme LO-2 zum Landschafts- und Ortsbild im Rahmen-UVB ist umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen. Die Massnahme LO-2 bezieht sich auf den Parkplatz P1, welcher zurzeit nicht realisiert wird. Die Massnahme wird deshalb nicht ins Dispositiv aufgenommen.

#### 2.15 *SIL-Konformität*

Einsprecher 1 rügt, dass die vorgesehenen Ausbautvorhaben mit dem SIL nicht vereinbar seien und deshalb keine Plangenehmigung erteilt werden dürfe. Der im Prognosezustand gewählte Flottenmix bei 36 500 Flugbewegungen entspreche nicht der Zweckbestimmung des SIL. Diesbezüglich kann festgehalten werden, dass die weiteren Ausbautvorhaben nicht Gegenstand der vorliegenden Plangenehmigung sind und der zulässige Lärm auf der Basis von 31 500 Flugbewegungen festgelegt wird. Die neue Lärmberechnung wird den zukünftigen Flottenmix entsprechend berücksichtigen. Aufgrund dieser Gegebenheiten ist die Rüge von Einsprecher 1 unbegründet und wird abgewiesen.



### 3. Gebühren

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der Gebührenverordnung des BAZL (GebV-BAZL; SR 748.112.11), insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. d. Die Gebühren für die Stellungnahmen des BAFU richtet sich nach der Gebührenverordnung des BAFU (GebV-BAFU; SR 814.14). Die Stellungnahme vom 16. September 2014 wird in Anwendung von Ziffer 1 mit Fr. 4200.– (30 Std à Fr. 140.–) und diejenige vom 15. April 2015 in Anwendung von Ziffer 1 mit pauschal Fr. 2000.– veranschlagt. Die Gebühr für den vorliegenden Entscheid wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung und zusammen mit der Gebühr des BAFU erhoben.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben.

Der Kanton St. Gallen erhebt gestützt auf Art. 94 ff. des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRP; sGS 951.1) für die Arbeit eine Gebühr. Sie wird in Anwendung der Nr. 26.65 (Stellungnahmen der Umweltschutzfachstelle zwischen Fr. 500.– und Fr. 30 000.–) und Nr. 26.70 (Stellungnahme im Plangenehmigungsverfahren Art. 37 d Abs. 1 und Art. 37 i Abs. 3 LFG, zwischen Fr. 800.– und Fr. 8000.–) des Gebührentarifs für die Kantons- und Gemeindeverwaltung (sGS 821.5) auf Fr. 11 000.– veranschlagt. Die Höhe der Gebühr erscheint aufgrund der umfangreichen UVB angemessen und wird in dieser Höhe in die Verfügung aufgenommen. Die Rechnungsstellung an die Gesuchstellerin erfolgt nach Vorliegen der Plangenehmigung direkt durch den Kanton St. Gallen.

Des Weiteren macht der Kanton St. Gallen eine Gebühr für «Genehmigungen Ortsplanung/Teilzonenpläne» im Betrag von Fr. 2600.– geltend. Nähere Angaben zum Sachverhalt, der rechtlichen Grundlage und der Zusammensetzung des Betrages werden nicht gemacht. In der kantonalen Stellungnahme des AREG vom 23. Mai 2014 werden in Ziffer 7 Ausführungen zur Zonenplanänderung gemacht. Allenfalls bezieht sich die Gebühr auf diesen Sachverhalt. Das AREG führt in genannter Ziffer 7 aus, dass der Zonenplan der Gemeinde Thal mit Genehmigungsverfügung vom 4. April 2014 angepasst worden sei. Dabei seien Teile der Parzellen-Nrn. 2838, 3008 und 3009 von der Industriezone Ia in die Grünzone Freihaltung umgezont worden. Hierbei handle es sich grundsätzlich um eine Bauverbotszone nach kantonalem Recht.

Die Parzellen-Nrn. 2838 und 3008 liegen innerhalb des Flugplatzperimeters gemäss SIL-Objektblatt und befinden sich in verlängerter Richtung von Pistenende 10 im An- und Abflugsektor. Die Parzelle-Nr. 3009 grenzt in südlicher Richtung an Parzelle 3008 und liegt ausserhalb des Flugplatzperimeters. Falls sich die Rechnung tatsächlich auf diesen Sachverhalt bezieht, steht er in keinem Zusammenhang mit der Ge-

nehmung von Hangar C6, für den die raumplanerischen Voraussetzungen gemäss SIL erfüllt sind. Für Anpassungen am Zonenplan besteht aus Sicht der Gesuchstellerin kein Bedarf. Aus luftfahrtspezifischer Sicht ist für die Gesuchstellerin der SIL das massgebende raumplanerische Instrument und nicht der Zonenplan der Gemeinde. Die Anpassung des Zonenplans innerhalb des Flugplatzperimeters ist lediglich für Nebenanlagen von Bedeutung, welche gerade nicht einer aviatischen Nutzung dienen.

Aus den genannten Gründen fehlt die rechtliche Grundlage für die Auferlegung der Gebühr im Betrag von Fr. 2600.– an die Gesuchstellerin.

#### **4. Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin und den Einsprechern eröffnet. Dem AREG und dem BAFU wird sie zur Kenntnis zugestellt und im Bundesblatt bekannt gemacht. In Anwendung von Art. 20 UVPV werden diese Verfügung, die Gesuchunterlagen inkl. UVB zum Hangar C6 und Rahmen-UVB sowie die Stellungnahmen des AREG vom 13. Mai 2014 und 11. März 2015, des AUE vom 13. Mai 2014 und des BAFU vom 15. April 2015 beim Baudepartement des Kantons St. Gallen, AREG, Lämmlisbrunnenstrasse 54, 9001 St. Gallen, während 30 Tagen zur Einsichtnahme aufgelegt.

## C. Verfügung

Das Gesuch der Airport Altenrhein AG für die Erstellung von Hangar C6 wird wie folgt genehmigt:

### 1. Vorhaben

#### 1.1 *Gegenstand*

Bau eines eingeschossigen Hangars mit 74 m Länge, 72 m Breite und 11,46 m Höhe im Airside-Bereich des Flugfeldes. Die Fassade wird mit blechernen Sandwich-Elementen aufgebaut und erhält einen grauen Farbton. Die Luftfahrzeuge können west-, süd- und ostseitig in den Hangar geführt werden. Der bestehende Rollweg wird dazu auf einer Strecke von rund 90 m von 7 auf 10,5 m verbreitert. Rollwegseitig sowie zum Hangar C5 wird ein Vorplatz erstellt, welcher dem Zugang zum Hangar für Flugzeuge dient. Im Hangar sind zusätzlich ein kleiner Technikraum und ein WC vorgesehen.

#### 1.2 *Standort*

Flugfeld St. Gallen-Altenrhein, Flugplatzperimeter, Parzellen-Nr. 571/730.

#### 1.3 *Massgebende Unterlagen*

##### a) Hangar C6:

- Plangenehmigungsgesuch Hangar C6 vom 17. Dezember 2013;
- Umweltverträglichkeitsbericht Hangar C6 vom 6. Februar 2013 der Bächtold & Moor AG und Pronat AG (ersetzt durch Version vom 30. Januar 2015);
- Deklarationsformular Erdbebensicherheit von Flugplatz- und Flugsicherungsanlagen vom 21. November 2014;
- Übersichtsplan im Massstab 1:5000 vom 25. September 2012, Plan-Nr. 0588-01.1;
- Plan Grundriss im Massstab 1:200 vom 25. September 2012, Plan-Nr. 0588-02;
- Kanalisationsplan im Massstab 1:500 vom 4. Februar 2013, Plan-Nr. 0588-02.2;
- Plan Löschwasserrückhaltung im Massstab 1:500 vom 25. September 2012, Plan-Nr. 0588-04;
- Baugesuchsformular Kanton St. Gallen vom 24. September 2012 inkl. Dimensionierung von Retentionsanlagen und Entsorgungsnachweis;
- Formular «Wärmetechnische Anlagen und Tankanlagen» inkl. Schemaplan Heizstrahler im Massstab 1:500 vom 25. September 2012, Plan-Nr. 0588-05;
- Formular «Gesuch für gewerbliche und industrielle Bauten und Anlagen» mit Zu-

satzblatt Gebäudebeschreibung;

- Energienachweise EN-1a, EN-1b, EN-3, EN-SG vom 26. September 2012.

b) Rahmen-UVB:

- Rahmen-UVB vom 5. September 2013 der Bächtold & Moor AG und Pronat AG (ersetzt durch Version vom 30. Januar 2015);
- Situationsplan «Ist-Zustand 2011» im Massstab 1:2000 vom 8. November 2011, Plan-Nr. 10 320-01;
- Dossier Management der ökologischen Ausgleichsflächen der Bächtold & Moor AG und Pronat AG vom Dezember 2012, Unterlagen 01–12;
- Plan Lärmbelastung des Flugverkehrs, Ausgangszustand Betriebsjahr 2010, Kleinluftfahrzeuge Total 24 541 Flugbewegungen, Massstab 1:5000 vom 27. Februar 2012, Plan-Nr. 10 320-03;
- Plan Lärmbelastung des Flugverkehrs, Ausgangszustand Betriebsjahr 2010, Gesamtverkehr Total 28 952 Flugbewegungen, Massstab 1:5000 vom 27. Februar 2012, Plan-Nr. 10 320-04;
- Plan Lärmbelastung des Flugverkehrs, Ausgangszustand Betriebsjahr 2010, Kleinluftfahrzeuge Total 24 541 Flugbewegungen, Massstab 1:25 000 vom 27. Februar 2012, Plan-Nr. 10 320-05;
- Plan Lärmbelastung des Flugverkehrs, Ausgangszustand Betriebsjahr 2010, Gesamtverkehr Total 28 952 Flugbewegungen, Massstab 1:25 000 vom 27. Februar 2012, Plan-Nr. 10 320-06;
- Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe (Tag), Ausgangszustand Betriebsjahr 2011, Massstab 1:5000 vom 14. August 2012, Plan-Nr. 10 320-07 (ersetzt durch Plan-Nr. 10 320-07A vom 28. Januar 2015);
- Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe (Nacht), Ausgangszustand Betriebsjahr 2011, Massstab 1:5000 vom 14. August 2012, Plan-Nr. 10 320-08 (ersetzt durch Plan-Nr. 10 320-08A vom 28. Januar 2015);
- Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs (Tag), Ausgangszustand Betriebsjahr 2011, Massstab 1:5000 vom 7. August 2012, Plan-Nr. 10 320-09;
- Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs (Nacht), Ausgangszustand Betriebsjahr 2011, Massstab 1:5000 vom 7. August 2012, Plan-Nr. 10 320-10.

## **2. Auflagen zu Hangar C6**

### *2.1 Nachzureichende Pläne*

Der Situationsplan Hangar C6 im Massstab 1:1000 vom 25. September 2009, Plan-Nr. 0588-01 und der Plan Schnitt A-A, B-B / Fassaden im Massstab 1:200 vom 25. September 2012, Plan-Nr. 0588-03 sind entsprechend der Position der Graspiste und der Durchstossung anzupassen und dem BAZL innert dreier Monate nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung zur Genehmigung einzureichen.

## 2.2 *Bauauflagen*

- 2.2.1 Für die Bauausführung und den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.
- 2.2.2 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind dem BAZL zu melden und dürfen nur mit dessen Zustimmung vorgenommen werden.
- 2.2.3 Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, jeweils zehn Tage im Voraus bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich bzw. per E-Mail (lesa@bazl.admin.ch) mitzuteilen.

## 2.3 *Luftfahrtspezifische Auflagen*

- 2.3.1 Die Auflagen aus der luftfahrtspezifischen Prüfung vom 27. Februar 2014 sind umzusetzen (Beilage 1).
- 2.3.2 Die Empfehlung in Ziffer 1.3 der luftfahrtspezifischen Prüfung vom 27. Februar 2014 zur Errichtung von Hindernisfeuern auf beiden Giebeln von Hangar C6 ist als Auflage umzusetzen.

## 2.4 *Brandschutz*

Die Auflagen in der Stellungnahme des AFS vom 24. März 2010 inkl. Planbeilagen sind umzusetzen (Beilage 2).

## 2.5 *Luftreinhaltung*

Die Massnahmen LU-1, B-LU-1 und B-LU-2 zur Luftreinhaltung im UVB Hangar C6 sind umzusetzen.

## 2.6 *Lärmschutz*

Die Massnahmen B-LÄ-1 und B-LÄ-2 zum Lärmschutz im UVB Hangar C6 sind umzusetzen.

## 2.7 *Erschütterungen*

- 2.7.1 Die Massnahme B-ERS-1 zu den Erschütterungen im UVB Hangar C6 ist umzusetzen.

2.7.2 Falls zum Verdichten eine erschütterungsintensive Methode gewählt wird, hat die Gesuchstellerin bei Hangar M1 vor Baubeginn und nach Bauabschluss eine Zustandsaufnahme zu ihren Lasten aufzunehmen (Rissprotokoll).

## 2.8 *Gewässerschutz und Entwässerung*

2.8.1 Die Massnahmen GEW-1, GEW-2 und B-GEW-1–B-GEW-5 zum Gewässerschutz im UVB Hangar C6 sind umzusetzen.

2.8.2 Die Gesuchstellerin hat sich zukünftig an Unterhalts- und Hochwasserschutzmassnahmen am und im Bereich des Seegrabens finanziell zu beteiligen.

## 2.9 *Bodenschutz*

Die Massnahmen B-BO-1–B-BO-3 zum Bodenschutz im UVB Hangar C6 sind umzusetzen.

## 2.10 *Altlasten*

Die Massnahme B-AL-1 zum Altlastenverdacht im UVB Hangar C6 ist umzusetzen.

## 2.11 *Abfälle und umweltgefährdende Stoffe*

Die Massnahmen AS-1, AS-2 und B-AS-1–B-AS-6 zu den Abfällen und umweltgefährdenden Stoffen im UVB Hangar C6 sind umzusetzen.

## 2.12 *Umweltgefährdende Organismen*

Die Massnahmen UO-1, UO-2, B-UO-1 und B-UO-2 zu den umweltgefährdenden Organismen im UVB Hangar C6 sind umzusetzen.

## 2.13 *Störfallvorsorge und Sicherheit*

Die Massnahmen SS-1 und B-SS-1–B-SS-5 zur Störfallvorsorge und Sicherheit im UVB Hangar C6 sind umzusetzen.

## 2.14 *Lebensräume, Flora und Fauna*

Die Massnahme LFF-1 zu den Lebensräumen, der Flora und Fauna im UVB Hangar C6 ist umzusetzen.

## 2.15 *Landschaftsbild und Ortsbild*

Die Massnahmen LO-1–LO-3 zur Landschaft und zum Ortsbild im UVB Hangar C6 sind umzusetzen.

## 3. **Zulässiger Fluglärm**

Die zulässigen Lärmimmissionen werden auf der Grundlage von 31 500 Flugbewegungen festgelegt. Die Gesuchstellerin hat innert 6 Monaten nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung eine entsprechende Lärmberechnung zur Genehmigung einzureichen.

## 4. **Auflagen aus dem Rahmen-UVB**

### 4.1 *Luftreinhaltung*

Die Massnahmen LU-1–LU-4 zur Luftreinhaltung im Rahmen-UVB sind umzusetzen.

### 4.2 *Fluglärm*

Die Massnahme LÄ-3 zum Reporting Fluglärm im Rahmen-UVB ist umzusetzen. Als Vergleichswert ist der genehmigte Lärm auf der Basis der 31 500 Flugbewegungen heranzuziehen.

### 4.3 *Industrie- und Gewerbelärm*

4.3.1 Die Massnahme LÄ-2 zur Lärmschutzwand im Rahmen-UVB ist umzusetzen.

4.3.2 Die Gesuchstellerin hat innerhalb von sechs Monaten nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung zur Einhaltung der IGW folgende Massnahmen zu treffen:

- Verlegung des Triebwerkstandplatzes gemäss Masterplan;
- Ausrichtung der Flugzeuge nach Norden;
- Einschränkung der Standlaufzeit von Montag–Freitag auf die Zeiten von 07.00–12.00 Uhr und 13.30–19.00 Uhr;
- Einschränkung und Festlegung der Anzahl Standläufe.

4.3.3 Es obliegt der Gesuchstellerin, aus den oben erwähnten vier Massnahmen den richtigen Mix zu wählen.

4.3.4 Die Gesuchstellerin hat dem BAZL innerhalb von neun Monaten nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung eine neue Lärmberechnung einzureichen, welche die

Anzahl der Triebwerkstandläufe festhält und nachweist, dass keine IGW überschritten sind.

- 4.3.5 Falls dieser Nachweis nicht erbracht werden kann, sind die Triebwerkstandläufe mit sofortiger Wirkung und bis zum Nachweis der Einhaltung der IGW einzustellen.

#### 4.4 *Gewässerschutz und Entwässerung*

Die Massnahmen GW-1–GW-9 und GW-9.1 zum Gewässerschutz im Rahmen-UVB sind umzusetzen.

#### 4.5 *Bodenschutz*

Die Massnahmen BO-1–BO-3 zum Bodenschutz im Rahmen-UVB sind umzusetzen.

#### 4.6 *Altlasten*

Die Massnahme AL-1 zu den Altlasten im Rahmen-UVB ist umzusetzen.

#### 4.7 *Abfälle*

Die Gesuchstellerin hat mit dem Gemeindebauamt Thal nach Möglichkeiten für eine korrekte Entsorgung bzw. Wiederverwendung von Grünabfällen zu suchen.

#### 4.8 *Umweltgefährdende Organismen*

Die Massnahmen UO-1 und UO-2 zu den umweltgefährdenden Organismen im Rahmen-UVB sind umzusetzen.

#### 4.9 *Lebensräume, Flora und Fauna*

- 4.9.1 Die Massnahmen LFF-1 und LFF-2 zum ökologischen Ausgleich, LFF-3 zur Verringerung des Vogelschlags, LFF-4 zum Schutz von Fledermäusen und LFF-5-1–LFF-5-4 zum Schutz der Vögel im Rahmen-UVB sind umzusetzen.
- 4.9.2 Ersatzmassnahmen, welche durch Ausbauvorhaben und durch Beeinträchtigung besonders schützenswerter Lebensräume bedingt sind, sind zu konkretisieren, umzusetzen und verbindlich zu sichern. Soweit dadurch Flächen des ökologischen Ausgleichs betroffen sind oder in Anspruch genommen werden, sind diese durch zusätzliche Ausgleichsmassnahmen zu ergänzen.
- 4.9.3 Die Gesuchstellerin wird verpflichtet, innert dreier Monate nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung ein ergänzendes Gutachten zur Avifauna in Auftrag zu geben.



- 4.9.4 Die Gesuchstellerin hat das vom Auftragnehmer erstellte Pflichtenheft mit Fragekatalog dem Land Vorarlberg, dem BAFU und dem BAZL zur Prüfung und Ergänzung zuzustellen.
- 4.9.5 Nach Vorliegen des ergänzenden Gutachtens hat die Gesuchstellerin beim BAZL ein Gesuch um Anpassung des Betriebsreglements einzureichen, welches Österreich im Rahmen der Espoo-Konvention notifiziert wird.
- 4.9.6 Im Verfahren zur Anpassung des Betriebsreglements werden die allenfalls zu treffenden betrieblichen Massnahmen zum Schutz der Avifauna festgelegt und durch das BAZL verfügt.

#### 4.10 *Landschafts- und Ortsbild*

Die Massnahme LO-2 zum Landschafts- und Ortsbild im Rahmen-UVB ist umzusetzen.

### 5. **Gebühren**

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Airport Altenrhein AG zusammen mit der Gebühr des BAFU im Betrag von Fr. 6200.– auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben.

Die Gebühr des Kantons St. Gallen im Betrag von Fr. 11 000.– wird genehmigt. Die Rechnungsstellung an die Airport Altenrhein AG erfolgt nach Vorliegen der Plangenehmigung direkt durch den Kanton St. Gallen.

### 6. **Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben):

- Airport Altenrhein AG, Flughafenstrasse 11, 9423 Altenrhein (inkl. massgebende Unterlagen und Beilagen 1 und 2)
- Jacober & Bialas, Frau Rechtsanwältin Margot Benz, Oberer Graben 44, 9001 St. Gallen, für sich und zuhanden ihrer Klientschaft (4-fach)
- D AG, Rheinholzweg 14, 9423 Altenrhein-Airport
- Gemeinderat Thal, Rathaus, Kirchplatz 4, 9425 Thal
- Schutzverband Aktion gegen Fluglärm, Herr Heinz Grob, Postfach 1, 9422 Staad
- E AG, Waldegweg 1, 8302 Kloten

- Ortsgemeinde Altenrhein, Herr Urs Fuchs, Dorfstrasse 49a, 9423 Altenrhein
- Herr Rechtsanwalt Mag. Christian Steurer, Rathausstrasse 37, A-6900 Bregenz, für sich und zuhanden seiner Klientschaft (im Doppel)
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Landhaus, A-6901 Bregenz
- Gemeinde Gaissau, Herr Reinhold Eberle, Kirchstrasse 3, A-6974 Gaissau
- Gemeindeamt Höchst, Herr Herbert Sparr, Hauptstrasse 15, A-6973 Höchst

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt:

- Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen, Lämmlisbrunnenstrasse 54, 9001 St. Gallen, für sich und zuhanden des AUE (im Doppel)
- Amt für Feuerschutz des Kantons St. Gallen, Davidstrasse 37, 9001 St. Gallen
- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern

Bundesamt für Zivilluftfahrt

sign. Peter Müller  
Direktor

sign. Stephan Hirt, Rechtsanwalt  
Sektion Sachplan und Anlagen

## **Beilagen**

Beilage 1: luftfahrtspezifische Prüfung vom 27. Februar 2014

Beilage 2: brandschutztechnische Bewilligung des AFS vom 24. März 2010

## **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diese Verfügung oder gegen Teile davon kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen.

Die Frist steht still vom 18. Dezember bis und mit dem 2. Januar.

Die Beschwerde ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben.