



3003 Bern, 5. November 2010

Flugfeld St. Gallen-Altenrhein

Plangenehmigung

Umbau und Erweiterung Fliegermuseum

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 Gesuchseinreichung und Vorgeschichte

Am 28. Juli 2009 reichte die Airport Altenrhein AG (AAAG) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Gesuch um Plangenehmigung für den Neubau und die Erweiterung des Fliegermuseums auf dem Flugfeld St. Gallen-Altenrhein ein.

Anlässlich der ersten Projektvariante war die Erstellung von 50 Parkplätzen vorgesehen. Die entsprechenden Pläne fehlten indessen in den Gesuchsunterlagen, weshalb sie das BAZL von der Gesuchstellerin nachforderte. Diesem Ersuchen kam die AAAG mit Eingabe vom 30. November 2009 nach.

Mit Telefonat vom 14. Januar 2010 kündigte die Projektverantwortliche eine Änderung des Vorhabens an. In der Folge reichte die Gesuchstellerin mit Eingaben vom 12. Februar 2010 bzw. 10. Mai 2010 neue Pläne ein, wobei insbesondere die Anzahl geplanter Parkplätze auf 20 reduziert wurde.

Aufgrund der Parkplatzsituation und auf Ersuchen der Einsprechenden wurde am 20. Mai 2010 auf dem Flugfeld St. Gallen-Altenrhein ein Augenschein durchgeführt. Dieser ergab, dass der Schwellenwert von 500 Parkfeldern gemäss UVPV (Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung; SR 814.011) um 5 Stück überschritten würde, sollte an den eingereichten Vorhaben unverändert festgehalten werden.

Daraufhin teilte die AAAG am 13. September 2010 dem BAZL mit, dass sie auf die 20 Parkplätze im Zusammenhang mit dem Neubau des Fliegermuseums verzichte, womit das Gesuch als komplett angesehen und das Verfahren weitergeführt werden konnte.

1.2 Beschreibung

Der bestehende Museumshangar soll abgebrochen und an gleicher Stelle wieder neu aufgebaut werden. Das Gebäude wird dabei um rund 4 m in östlicher Richtung erweitert sowie um zwei Geschosse aufgestockt. Der Hangar wird eine Länge von 35.2 m und eine Breite von 31.8 m aufweisen. Der Treppenhauskern ragt über das 12 m hohe Flachdach hinaus, sodass der höchste Punkt der Gebäudehülle auf 15.3 m zu liegen kommt. Als Aussenhaut ist eine ganzflächige Metallfassade aus Sandwichelementen vorgesehen.

Im Erdgeschoss finden sich das Treppenhaus mit integriertem Technikraum, ein 243.5 m² grosser Privathangar und der 791.5 m² umfassende Museumshangar.

Das erste Obergeschoss verfügt über eine weitere Ausstellungshalle für Luftfahrzeuge von 980 m². Daneben befinden sich ein kleiner Abstellraum, eine Toilettenanlage sowie das Treppenhaus.

Im zweiten Obergeschoss sind ein Büro sowie zwei Konferenzräumlichkeiten, ein Ausstellungsraum mit kleinem Shop, Toilettenanlagen sowie je ein kleiner Verpflegungs-, Lager- und Cateringraum geplant. Ergänzt wird das Geschoss wiederum mit dem Treppenhaus sowie einem kleinen Technik-/Lagerraum.

Auf dem Flachdach, welches über das Treppenhaus mit Lift erreicht werden kann, befindet sich eine mit Holzrost versehene, begehbare Zuschauerterrasse von 300 m², die mit einem Geländer versehen wird. Der restliche Bereich des Flachdachs von ca. 760 m² wird extensiv begrünt. Auf das Dach des Treppenhauskerns soll nord- und südseitig je eine angeleuchtete Reklametafel mit dem Wortlaut «Fliegermuseum» angebracht werden.

Südseitig des Hangars soll ein Aussentreppenturm erstellt werden, der bis in das zweite Obergeschoss führt. Daneben findet sich ein Aussenlift, um Luftfahrzeuge in die Ausstellungshalle im ersten Obergeschoss zu befördern.

Entgegen der ursprünglichen Eingabe werden keine Parkplätze erstellt.

1.3 *Begründung*

Der alte Museumshangar wird den heutigen Bedürfnissen betreffend Raumangebot und Gestaltung nicht mehr gerecht. Mit der Aufstockung wird das Platzangebot für die auszustellenden Luftfahrzeuge erhöht und gleichzeitig kann der Hangar weiteren Zwecken dienen, indem Konferenzräume sowie ein weiterer Ausstellungsraum im zweiten Obergeschoss zur Verfügung stehen. Diese Kombination von Ausstellungsflächen und Konferenzräumen ermöglicht einen wirtschaftlich sinnvollen Museumsbetrieb.

Um das Museum für die Besucher attraktiver zu gestalten, besteht die Möglichkeit, vom Dach aus das Flugfeld St. Gallen-Altenrhein zu betrachten.

1.4 *Gesuchsunterlagen*

Die Gesuchstellerin reichte folgende, für das revidierte Projekt massgebende Unterlagen ein:

- Plangenehmigungsgesuch der Airport Altenrhein AG vom 24.07.2009 inkl. Baugesuchsformularen Gemeinde Thal (G1, GA, GB) sowie des Kantons St. Gallen (K1, K1A, K1B, K5);
- Projektbeschrieb und Umweltmatrix «Neu- und Umbau Fliegermuseum Al-

- tenrhein» vom 29.06.2009 und 27. April 2010;
- Projektbeschrieb «Revision» vom 27. April 2010;
 - Plan-Nr. 09.04.614-PL1, «Situation/Flughindernishöhen», 1:1000, vom 27. April 2010;
 - Plan-Nr. 09.04.615-PL2, «Grundrisse», 1:200, vom 27. April 2010;
 - Plan-Nr. 09.04.616-PL3, «Ansichten und Schnitte», 1:200, vom 27. April 2010;
 - Plan-Nr. 09.04.618-PL5, «Kanalisation», 1:200, vom 27. April 2010;
 - Plan-Nr. 09.04.617-PL1, «Grundrisse mit Brandabschnitten Löschwasserrückhaltung», 1:200, vom 16. Juni 2010.

Eine Erklärung der für die Flugsicherung zuständigen Skyguide, wonach das Vorhaben ihre Tätigkeit und die bestehenden Flugsicherungseinrichtungen nicht beeinträchtigt, liegt vor.

1.5 *Koordination von Bau und Betrieb*

Das Bauvorhaben hat keine namhaften Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Das Betriebsreglement muss nicht geändert werden.

2. **Instruktion**

2.1 *Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage, Augenschein*

Am 4. August 2009 stellte das BAZL die Gesuchsunterlagen dem Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen (AREG) zur Stellungnahme zu. Das Gesuch wurde im kantonalen Amtsblatt vom 17. August 2009 sowie in den lokalen Publikationsorganen publiziert und vom 18. August bis 16. September 2009 bei der Gemeinde Thal öffentlich aufgelegt.

Anlässlich der ersten Anhörung fehlten Pläne für die ursprünglich vorgesehenen Parkplätze (vgl. oben, A.1.1). Aus diesem Grund lud das BAZL das AREG mit Schreiben vom 8. Dezember 2009 zu einer ergänzenden Stellungnahme ein. Darüber hinaus erfolgte eine weitere Publikation im kantonalen Amtsblatt vom 11. Januar 2010 sowie in den lokalen Publikationsorganen. Die öffentliche Auflage bei der Gemeinde Thal dauerte vom 13. Januar bis 11. Februar 2010.

Aufgrund der eingegangenen Projektänderungen wurde das AREG mit Schreiben vom 11. Mai 2010 ein weiteres Mal angehört. Weil sich die Änderungen nicht wesentlich auf das äussere Erscheinungsbild auswirkten und die Nutzung keine grundsätzliche Änderung erfuhr, wurde auf eine erneute Publikation und öffentliche Auflage verzichtet. Den Einsprechenden wurden die Änderungen hingegen direkt zur Kenntnis gebracht.

Neben dem AREG hörte das BAZL die folgenden Stellen an:

- Bundesamt für Umwelt (BAFU), Schreiben vom 18. Dezember 2009, 17. Februar 2010, 11. Mai 2010 sowie 28. Juli 2010;
- Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO), Eidgenössische Arbeitsinspektion, Schreiben vom 18. Dezember 2009 sowie 11. Mai 2010;
- Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (SUVA), Arbeitssicherheit, Schreiben vom 22. Juni 2010.

2.2 *Einsprachen*

Während den öffentlichen Auflagen vom 18. August bis 16. September 2009 sowie vom 13. Januar bis 11. Februar 2010 gingen beim BAZL folgende Einsprachen ein:

- Einsprecher C. und Z., Einsprache vom 15. September 2009;
- VCS Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Einsprecher C. und Z., alle vertreten durch Rechtsanwalt Jürg Diggelmann, Einsprache vom 16. April 2010 (Einsprechende 1);
- Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein (AgF), Einsprache vom 25. April 2010 (recte wohl 15. April, da am 19. April 2010 beim BAZL eingegangen; Einsprecher 2).

2.3 *Augenschein vom 20. Mai 2010*

Zwecks Feststellung der Parkplatzsituation wurde am 20. Mai 2010 ein Augenschein auf dem Flugfeld St. Gallen-Altenrhein durchgeführt, an welchem folgende Parteien bzw. Fachstellen vertreten waren:

- AAAG, v. d. Thomas Mary und Paul Turner;
- VCS, v. d. Rechtsanwalt Jürg Diggelmann;
- Einsprecher C. und Z. in Begleitung von Rechtsanwalt Jürg Diggelmann;
- AgF, v. d. Heinz Grob;
- AREG, v. d. Nathalie Chambaz;
- Amt für Umwelt des Kantons St. Gallen, v. d. Maurus Candrian;
- Bauamt der Gemeinde Thal, v. d. Thomas Lehner;
- Gemeinde Thal, v. d. Gemeinderatsschreiber Christoph Giger;
- BAFU, v. d. David Schmid und Harald Jenk;
- BAZL, v. d. Marc Baumann und Sten Smola.

Das Protokoll inklusive der Fotodokumentation zum Augenschein wurde den Teilnehmenden mit Schreiben vom 21. Mai 2010 zur Stellungnahme zugestellt. Gestützt auf das bereinigte Protokoll hielt das BAZL mit Schreiben vom 9. Juni 2010 fest, dass auf dem Flugfeld St. Gallen-Altenrhein unter Berücksichtigung aller hängigen Verfahren der Parkplatzschwellenwert überschritten werde. Sofern die Gesuchstellerin an ihren Vorhaben unverändert festhalte, müsse gestützt auf Art. 2 Abs. 2 UVPV i. V. m. Nr. 11.4 des Anhangs eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchge-

führt werden.

Mit dieser Feststellung zeigten sich das BAFU, die Fachstellen des Kantons St. Gallen sowie die AAAG einverstanden. Rechtsanwalt Jürg Diggelmann hielt namens seiner Mandanten fest, sie würden die UVP-Pflicht ebenfalls als erfüllt erachten. Sie seien indessen der Auffassung, dass die Anzahl Parkplätze auf dem Flugfeld St. Gallen-Altenrhein deutlich über der seitens des BAZL festgestellten Zahl liege. Aus prozessökonomischen Gründen würden sie aber davon absehen, zu dieser Frage abschliessend Stellung zu nehmen, solange noch keine Projektänderung vorliege. Entsprechende Ausführungen behielten sie sich aber ausdrücklich vor. Die AAAG, der AgF sowie die Gemeinde Thal haben keine Stellungnahme zu dieser Feststellung eingereicht.

Am 13. September 2010 teilte die Gesuchstellerin dem BAZL mit, dass sie auf die 20 Parkplätze im Zusammenhang mit dem Neubau des Fliegermuseums verzichte. Das BAZL erachtete damit die UVP-Pflicht nicht mehr als gegeben und führte das Verfahren weiter.

Unter Bekanntgabe des Verzichts auf die 20 Parkplätze wurde Rechtsanwalt Jürg Diggelmann mit Schreiben vom 27. September 2010 aufgefordert, sich namens seiner Klientschaft abschliessend zur festgestellten Anzahl Parkplätze zu äussern.

Aufgrund der Tatsache, dass die effektive Anzahl Parkplätze nach wie vor bestritten ist, wird im materiellen Teil darüber befunden.

2.4 *Stellungnahmen*

Es liegen folgende Stellungnahmen vor:

- Gemeinde Thal, Stellungnahmen vom 7. September 2009, 22. März und 14. Juni 2010;
- AREG, Stellungnahmen vom 5. November 2009, 29. März, 28. Mai, 15. Juni und 23. Juli 2010;
- SECO, Stellungnahmen vom 29. Januar und 21. Juni 2010;
- VCS, Einsprecher C. und Z., alle vertreten durch Rechtsanwalt Jürg Diggelmann, Stellungnahmen vom 11. Mai, 31. Mai, 24. Juni, 28. September und 19. Oktober 2010;
- BAZL/SISE (Sicherheit Infrastruktur, Schutzmassnahmen), Stellungnahme vom 8. Juni 2010;
- BAZL/SIAP (Sicherheit Infrastruktur, Flugplätze und Luftfahrthindernisse), Stellungnahme vom 11. Juni 2010;
- SUVA, Stellungnahme vom 23. August 2010;
- AAAG, Stellungnahme vom 13. September 2010 (Verzicht auf Parkplätze);
- BAFU, Stellungnahme vom 30. September 2010.

Mit telefonischer Mitteilung der Gesuchstellerin vom 20. Oktober 2010, wonach sie auf eine Stellungnahme zur Eingabe der Einsprechenden 1 vom 19. Oktober 2010 verzichte, konnte die Instruktion abgeschlossen werden.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Sofern es sich beim eingereichten Bauprojekt um eine Flugplatzanlage handelt, ist bei Flugfeldern das BAZL für die Plangenehmigung zuständig (Art. 37 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes, LFG; SR 748.0). In der Einsprache vom 15. September 2009 wird dies indessen von den Einsprechern C. und Z. bestritten.

Als Flugplatzanlage gelten Bauten und Anlagen, die aufgrund der Zweckbestimmung des Flugplatzes im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt örtlich und funktionell zu diesem gehören und seinem ordnungsgemässen und reibungslosen Betrieb dienen (Art. 2 lit. e. der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, VIL; SR 748.131.1). Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei einer luftfahrtbetrieblichen und einer betriebsfremden Nutzung das eidgenössische Plangenehmigungsverfahren zur Anwendung gelangt, sofern die luftfahrtbetriebliche Nutzung überwiegt. Die Aufteilung in ein kantonales und ein eidgenössisches Bewilligungsverfahren ist nur möglich, sofern die betriebsfremden Teile baulich und funktionell einen gewissen Grad an Selbständigkeit aufweisen¹.

Vor diesem Hintergrund ist relevant, dass die im Fliegermuseum ausgestellten Luftfahrzeuge zum Teil noch geflogen werden. Darüber hinaus wird ein Teil der Fläche im Erdgeschoss als Privathangar genutzt. Die überwiegende Fläche des Fliegermuseums dient damit der Hangarierung von Luftfahrzeugen und damit dem Betrieb des Flugfelds St. Gallen-Altenrhein. Die Tatsache, dass auch Konferenzräumlichkeiten zur Verfügung stehen, welche eine betriebsfremde Nutzung zulassen, vermögen die Qualifikation als Flugplatzanlage nicht umzustossen. Eine bauliche und funktionelle Selbständigkeit ist ebenso wenig festzustellen, sodass für das gesamte Vorhaben das eidgenössische Plangenehmigungsverfahren zur Anwendung gelangt.

Soweit die Einsprecher C. und Z. geltend machen, es handle sich im vorliegenden Fall nicht um eine Flugplatzanlage, ist ihre Einsprache abzuweisen.

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 kanto-

¹ PIERRE TSCHANNEN/FABIAN MÖSCHLING, Rechtsgutachten «Bauen auf Bahnarealen», publ. in VLP-ASPAN Nr. 6/09.

nale 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.

Unter Berücksichtigung der Gesamtanlage «Flugfeld St. Gallen-Altenrhein» kann das Vorhaben aufgrund seiner räumlichen Dimension und Lage nicht mehr als derart gering bezeichnet werden, als dass das äussere Erscheinungsbild der Flugplatzanlage nur unwesentlich verändert würde. Darüber hinaus ist nicht auszuschliessen, dass das geplante Projekt schutzwürdige Interessen Dritter berühren könnte. Aus diesen Gründen gelangt das ordentliche Verfahren nach Art. 37b LFG zur Anwendung.

1.4 Zulässigkeit der Einsprachen

1.4.1 Allgemeines

Nach Art. 37f LFG ist zur Einsprache berechtigt, wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (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 (i. c. Bauabschlag) ziehen. Die tatsächliche oder rechtliche Situation des Einsprechers muss durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden können².

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 Popularbeschwerde 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. Die Überschreitung von Lärmgrenzwerten stellt kein ausschlaggebendes Abgrenzungskriterium dar.»*³ Schliesslich muss die Einsprache fristgerecht, d. h. während der Auflagefrist, erho-

² BGE 133 II 249, E. 1.3.1.

³ Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009, A-1936/2006, E. 3.1.

ben worden sein und es sind die Formvorschriften nach Art. 52 VwVG zu beachten.

1.4.2 Einsprecher C. und Z.

Die beiden Einsprecher wohnen in Altenrhein, knapp 400 resp. 500 m Luftlinie vom geplanten Vorhaben entfernt. Das Fliegermuseum beherbergt ältere Flugzeugmodelle, welche noch ab und zu ausgeflogen werden. Die mit diesem Flugbetrieb einhergehenden Emissionen sind – zumindest indirekt – dem Fliegermuseum zuzurechnen.

Die Einsprecher können diesen Lärm deutlich hören und sind damit in ihrer Ruhe gestört. Im Sinne der oben zitierten Rechtsprechung des Bundesgerichts sind sie demzufolge vom Vorhaben mehr als jedermann betroffen.

Die Einsprecher rügen, es bestehe eine Pflicht zur Durchführung einer UVP und sie gehen davon aus, dass die sich daraus ergebenden Massnahmen eine Verminderung der Lärmimmissionen und der Luftverunreinigungen mit sich bringen würden. Der praktische Nutzen bei einer Gutheissung ihres Begehrens ist folglich zu bejahen.

Ihre Einsprachen sind form- und fristgerecht eingegangen, weshalb darauf einzutreten ist.

1.4.3 VCS

Der VCS stützt seine Legitimation auf Art. 55 i. V. m. Art. 10a des Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) und die Verordnung vom 27. Juni 1990 über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen (VBO; SR 814.076). Erforderlich ist hierbei, dass das vorliegend zu beurteilende Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, was indessen streitig ist.

Die Frage einer allfälligen UVP-Pflicht ist demzufolge sowohl für die Zulässigkeit der Einsprache als auch für deren Begründetheit massgebend. Es handelt sich mithin um eine doppelrelevante Tatsache, welche ohnehin beantwortet werden muss, sei es unter dem prozessualen oder dem materiellen Aspekt. Das Bundesgericht führt hierzu aus, der materiellen Beurteilung sei der Vorzug zu geben, damit einer zweiten identischen Einsprache die Einrede der abgeurteilten Sache entgegengehalten werden kann⁴. Vor diesem Hintergrund ist die Legitimation des VCS zu bejahen.

Die Einsprache wurde form- und fristgerecht eingereicht, weshalb darauf einzutreten ist.

⁴ BGE 122 III 249, E. 3. b) bb).

1.4.4 AgF

Beim AgF handelt es sich um einen Verein im Sinne von Art. 60 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (ZGB; SR 210), der nicht in der VBO aufgeführt wird. Zur Einsprachelegitimation müssen demnach die Voraussetzungen der egoistischen Verbandsbeschwerde gegeben sein⁵. Der AgF ist eine juristische Person und bezweckt entsprechend seiner Statuten die Reduktion des Fluglärms in der Region Altenrhein. Ob er ermächtigt wird, die Interessen seiner Mitglieder zu wahren, geht aus den Statuten nicht schlüssig hervor. Aufgrund der Tatsache, dass dies seitens der Gesuchstellerin nicht bestritten wird und die aufgeworfene Frage der UVP-Pflicht im Folgenden ohnehin zu beantworten ist, wird auf die form- und fristgerechte Einsprache eingetreten.

2. Materielles

2.1 *Umfang der Prüfung*

Aus Art. 27d Abs. 1 VIL folgt, dass im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauvorhaben zu prüfen ist, ob das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht 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.

2.2 *Begründung*

Wie bereits unter A.1.3 ausgeführt, soll der veraltete Museumshangar abgebrochen und durch einen zeitgemässen ersetzt werden. Um den engen Platzverhältnissen zu begegnen und einen wirtschaftlich sinnvollen Betrieb zu ermöglichen, erfolgt gleichzeitig eine Aufstockung um zwei Geschosse mit Ausstellungsflächen, Konferenzräumen und einem Büro. Das Vorhaben ist somit ausreichend begründet.

2.3 *Umweltverträglichkeitsprüfung*

2.3.1 Allgemeines

Die Einsprecher machen zum einen geltend, es beständen auf dem Flugfeld St. Gallen-Altenrhein über 500 Parkplätze. Dies würde eine UVP-Pflicht gestützt auf

⁵ BGE 130 I 26, E. 1.2.1.

Art. 2 Abs. 2 UVPV i. V. m. Nr. 11.4 des Anhangs auslösen.

Auf der anderen Seite wird verlangt, es sei eine UVP durchzuführen, weil die Anlage «Flugfeld St. Gallen-Altenrhein» i. S. v. Art. 2 Abs. 1 UVPV i. V. m. Nr. 14.2 des Anhangs wesentlich geändert werde.

Im Folgenden wird eine UVP-Pflicht wegen angeblicher Überschreitung des Parkplatzschwellenwerts (2.3.2) und angeblicher, wesentlicher Änderung der Gesamtlage «Flugfeld St. Gallen-Altenrhein» (2.3.3) überprüft.

2.3.2 Allfällige UVP-Pflicht aufgrund der Anzahl Parkplätze (Schwellenwert 500)

a) In die Prüfung einzubeziehende Vorhaben

Auch wenn der Umbau und die Erweiterung des Fliegermuseums letztendlich keine neuen Parkplätze mit sich bringen, waren ursprünglich 50 respektive 20 neue Plätze geplant. Aufgrund dessen wurde, wie bereits zum Sachverhalt (A.2.3) ausgeführt, im Rahmen dieses Verfahrens ein Augenschein durchgeführt, um die Parkplatzsituation vor Ort aufzunehmen. Das BAZL hielt mit Schreiben vom 9. Juni 2010 fest, es gehe von 505 Parkplätzen aus, sollte an den eingereichten Vorhaben unverändert festgehalten werden. Die seitens des BAZL aufgenommene Anzahl Parkplätze wird seitens der Einsprechenden 1 indessen bestritten und sie führen sogar an, der Neubau des Fliegermuseums würde 23 bis 29 neue Parkplätze erfordern, sollten diese nicht mittels «Modalitätssplits» andernorts kompensiert werden. Aufgrund dessen wird im vorliegenden Verfahren abschliessend über die Anzahl Parkplätze und einer allenfalls damit zusammenhängenden UVP-Pflicht befunden.

Stehen mehrere Anlagen in einem räumlichen und funktionellen Zusammenhang, sind diese aufgrund des Prinzips der gesamtheitlichen Betrachtungsweise nach Art. 8 USG auch gesamthaft zu beurteilen⁶.

Folgende Vorhaben werden in dieser Prüfung berücksichtigt:

- Umbau und Erweiterung Fliegermuseum (ursprünglich 50 bzw. 20 geplante Parkplätze);
- Erweiterung Parkplatz P2 (68 Parkplätze);
- Neubau Privathangar Clair AG (2 Parkplätze).

Die (ursprünglich) geplanten und seitens der Einsprechenden 1 als erforderlich geltend gemachten Parkplätze für das Fliegermuseum befinden sich in unmittelbarer Nähe des Parkplatzes P2 auf der gegenüberliegenden Seite der Dornierstrasse. Die zwei geplanten Parkplätze im Zusammenhang mit dem Neubau des Privathangars

⁶ UVP-Handbuch, Richtlinie des Bundes für die Umweltverträglichkeitsprüfung, BAFU 2009, Modul 2, Ziff. 2.3.2, 3.4.

liegen zwar etwas weiter entfernt, nämlich ca. 350 m. Sie befinden sich aber ebenfalls im nördlichen Bereich des Flugplatzperimeters⁷, weshalb der räumliche Konnex zu bejahen ist.

Der funktionelle Zusammenhang lässt sich daraus erschliessen, dass sich die Parkplätze P2 als Ergänzung für die ursprünglich gedachten Parkplätze des Fliegermuseums anbieten, sollten diese besetzt sein – und umgekehrt. Hinsichtlich der beiden Plätze im Zusammenhang mit dem Privathangar ist anzuführen, dass sich diese zwar hinter einem Zaun befinden und nur mit einem Schlüssel zugänglich sind. Ohne diese Plätze wären deren Benutzer aber auf die allgemein zur Verfügung stehenden Parkplätze verwiesen. In diesem Sinne erfolgt eine Entlastung der allgemein zugänglichen Parkplätze. Der funktionelle Zusammenhang zwischen diesen Vorhaben ist folglich gegeben.

b) Die unbestrittenen 487 Parkplätze

Nach dem Verzicht auf die 20 Parkplätze für das Fliegermuseum reduzierte sich die ursprünglich vom BAZL mit Schreiben vom 9. Juni 2010 festgestellte Anzahl Parkplätze auf 485. Unter Berücksichtigung des zwischenzeitlich eingegangenen Plan-genehmigungsgesuchs für die Erstellung des Privathangars, mit welchem auch zwei neue Parkplätze erstellt werden sollen, geht das BAZL von einer Parkplatzzahl von 487 Stück aus. Die Zusammenstellung ergibt sich folgendermassen:

Bestehende Parkplätze:	417
Neubau Fliegermuseum:	0
Geplante Erweiterung Parkplatz P2:	68
Neubau Privathangar (Clair AG):	<u>2</u>
Total Parkplätze:	487

Mit dieser Feststellung zeigen sich das BAFU, die Fachstellen des Kantons St. Gallen sowie die AAAG einverstanden. Der Einsprecher 2 hat sich trotz Aufforderung nicht dazu geäußert.

Die Einsprechenden 1 bestreiten nicht, dass diese 487 Parkplätze zu berücksichtigen sind. Sie rügen aber, dass noch weitere hinzuzurechnen seien.

c) Weitere seitens der Einsprechenden 1 geltend gemachte Parkplätze

Mit Eingabe vom 19. Oktober 2010 führen die Einsprechenden 1 an, es seien noch weitere Parkplätze in die Zählung einzubeziehen. Sie referenzieren dabei auf die Standorte, wie sie anlässlich des Protokolls zum Augenschein vom 20. Mai 2010 festgehalten wurden.

⁷ Koordinationsprotokoll vom Februar 2007 zum Objektblatt für das Flugfeld St. Gallen-Altenrhein.

Die Erstellung eines Parkplatzes ist grundsätzlich bewilligungspflichtig. Sofern demnach eine explizite Widmung einer Fläche als Parkplatz vorliegt, namentlich eine bundesrechtliche Plangenehmigung oder eine kantonale Baubewilligung, ist die Qualifikation als Parkplatz im Sinne der UVPV augenfällig.

Sofern eine entsprechende Verfügung aber fehlt, ist diese Qualifikation nicht leicht hin vorzunehmen. Die seitens der Einsprechenden 1 geltend gemachten Parkplätze sollen im Folgenden dahingehend beurteilt werden, ob sie im Sinne der UVPV zu berücksichtigen sind.

Dabei ist nicht einzig ausschlaggebend, ob eine entsprechende Markierung vorhanden oder welcher Art die Bodenbeschaffenheit ist. Ebenso wenig kann aufgrund der Tatsache, dass zu einem bestimmten Zeitpunkt ein Fahrzeug auf einer Fläche abgestellt ist, davon ausgegangen werden, die Widmung des betreffenden Standorts liege in einer Parkplatznutzung. Ansonsten müssten etliche Weiden in der Schweiz als Parkplätze betrachtet werden, wenn die Besucher verschiedenster Anlässe ihre Fahrzeuge vorübergehend auf Rasenflächen abstellen.

In der eidgenössischen Gesetzgebung findet sich keine Definition des Parkplatzes. In Art. 19 der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) wird zumindest festgehalten, unter Parkieren sei das Abstellen des Fahrzeugs zu verstehen, das nicht nur zum Ein- und Aussteigen oder Güterumschlag diene. Über die Frage, was unter einem Parkplatz im Speziellen zu verstehen ist, schweigt sich aber auch diese Verordnung aus.

Immerhin können die obigen Erläuterungen als Indizien für oder wider eine Parkplatzqualifikation sprechen, was indessen einzelfallweise zu beurteilen ist. Vor diesem Hintergrund ist auch der Zweck der UVP zu berücksichtigen: Die UVP soll – in Verwirklichung des Vorsorgeprinzips und des Prinzips der gesamtheitlichen Betrachtungsweise⁸ – vor der Erstellung einer Anlage, welche Umweltbereiche erheblich belasten kann, darstellen, ob diese Anlage voraussichtlich der Umweltschutzgesetzgebung entspricht und welche spezifischen Massnahmen gegebenenfalls zu treffen sind (Art. 10a USG; Art. 3 UVPV).

Die Hauptauswirkungen auf die Umwelt, welche im Zusammenhang mit Parkplätzen beurteilt werden müssen, gehen bekanntermassen vom induzierten Verkehr aus. Dies erhellt, dass als Kriterien für die Qualifikation, ob es sich in einem konkreten Fall um einen Parkplatz handelt oder nicht, auch die Regelmässig- und Häufigkeit der Nutzung berücksichtigt werden müssen. Ein Einzelereignis wie zum Beispiel das einmalige Parkieren eines Fahrzeuges i. S. v. Art. 19 VRV auf einer bestimmten Fläche macht diese nicht schon zu einem Parkplatz.

⁸ RAUSCH/KELLER, USG-Komm., N 2 zu Art. 9.

Ein Parkplatz ist somit eine bestimmte Fläche, welche entweder zur Nutzung für das Abstellen eines Fahrzeuges gewidmet ist (z. B. durch eine entsprechende Plangenehmigung oder Baubewilligung) oder die mit einer derartigen Regelmässig- und Häufigkeit zum Parkieren benutzt wird, dass sie als Parkplatz betrachtet werden muss. Dabei ist auch von Relevanz, ob das Parkieren vom Eigentümer der Fläche erlaubt wird respektive ob es nicht explizit durch Gesetz am betreffenden Standort verboten wird.

Am Standort 2 gemäss Protokoll zum Augenschein vom 20. Mai 2010 finden sich 12 markierte Parkfelder, die innerhalb des Flugplatzperimeters gemäss Objektblatt, wie es derzeit öffentlich aufgelegt ist, liegen. Das BAZL hat anlässlich seines Schreibens vom 9. Juni 2010 festgehalten, diese Plätze seien nicht in die Zählung einzubeziehen. Diese Ansicht stützt es auf die Tatsache, dass diese Plätze an den Industrie- und Gewerbepark Altenrhein fremdvermietet sind, der westlich an den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein grenzt. Durch diese Fremdvermietung, in Verbindung mit der klaren Beschilderung, wonach diese Plätze nur für Besucher des Industrie- und Gewerbeparks und nicht für Flugplatzbenutzer zur Verfügung stehen, ist der funktionelle Zusammenhang zu verneinen, weil die Bewirtschaftung und die Benutzerkreise klar getrennt werden. Das BAZL geht mit den Einsprechenden 1 zwar dahingehend einig, dass eine allfällige Kündigung dieses Mietvertrags zu einer Nutzung der Parkplätze durch die Flugplatzhalterin führen könnte. Diese rein hypothetische Entwicklung rechtfertigt aber noch keine Berücksichtigung dieser Plätze in die vorliegende Zählung. Die Gesuchstellerin wird aber darauf hingewiesen, dass eine allfällige Beanspruchung dieser Plätze für Flugplatzbesucher nur unter vorgängiger Durchführung einer UVP möglich wäre, sofern damit der Schwellenwert von 500 Plätzen überschritten würde. Das BAZL hält somit daran fest, dass diese Plätze mangels funktionellen Zusammenhangs nicht in die Zählung einzubeziehen sind.

Die Einsprechenden 1 rügen weiter, am Standort 4 seien entlang der nördlichen Halle weitere acht Plätze zuzurechnen. Sie begründen dies einerseits damit, dass sie beobachtet hätten, wie dort regelmässig bis zu acht Fahrzeuge parkiert worden seien. Andererseits präsentiere sich die Situation gleich wie diejenige vor der gegenüberliegenden südlichen Halle.

Diesen Ausführungen ist zunächst entgegenzuhalten, dass anlässlich des Augenscheins lediglich ein Fahrzeug vor der nördlichen Halle abgestellt war. Die Einsprechenden 1 vermögen keine weiteren Beweismittel anzuführen, wonach sich dort mehr Fahrzeuge befunden haben sollen. Weiter ist zu berücksichtigen, dass sich vor der südlichen Halle klare Parkplatzmarkierungen am Boden finden, vor der nördlichen Halle demgegenüber nicht. Gerade dieser Tatsache ist Rechnung zu tragen, wenn angeführt wird, es sei an beiden Hallen ein Halteverbot mit dem Vermerk «Berechtigte gestattet» angebracht. Während dem vor der südlichen Halle den «Berechtigten» gestattet wird, auf den markierten Parkplätzen zu parkieren, darf vor der

nördlichen Halle das Fahrzeug höchstens zu Umschlagzwecken abgestellt werden. Diese Aussage, welche die Gesuchstellerin anlässlich des Augenscheins zu Protokoll gegeben hatte, mag deshalb zu überzeugen, weil sich auf der Seite der nördlichen Halle grosse Tore befinden und ein Parkieren davor den Zugang zur Halle stark behindern würde. Die Fassade der südlichen Halle weist demgegenüber keine Tore auf, sodass das Parkieren davor auch zu keiner Behinderung führen könnte. Das BAZL hält somit daran fest, dass vor der nördlichen Halle keine Parkplätze vorliegen. Sofern an diesem Standort ein Fahrzeug abgestellt werden sollte, so ist dies einzig zum Güterumschlag, wie dies die Gesuchstellerin nachvollziehbar anführte.

Im Zusammenhang mit dem Standort 5 führen die Einsprechenden 1 an, die sechs Parkplätze der Grenz wacht seien in die Zählung einzubeziehen. Das BAZL hat dies mit der Begründung verneint, es liege infolge der verschiedenen Benutzerkreise und der Tatsache, dass die betreffenden Plätze ausserhalb des Flugplatzperimeters liegen, kein genügender funktioneller Zusammenhang vor. Die Einsprechenden 1 meinen demgegenüber, das im Grenz wachtgebäude arbeitende Personal sei für den Betrieb des Flugplatzes tätig, weshalb der funktionelle Zusammenhang zu bejahen sei.

Hierzu ist einzuwenden, dass sich die Aufgaben, welche die Grenz wacht zu erfüllen hat, aus der Zollgesetzgebung, namentlich dem Zollgesetz (ZG; SR 631.0) und dessen Ausführungsverordnungen, ergeben. Das Grenz wachtkorps ist Teil der Zollverwaltung und damit eine Behörde des Bundes (Art. 91 ZG i. V. m. Art. 221a der Zollverordnung, ZV; SR 631.01). Die Grenz wacht dient somit nicht dem Betrieb des Flugplatzes, sondern erfüllt die ihm übertragenen Bundesaufgaben. Das Grenz wachgebäude ausserhalb des Flugplatzperimeters ist folglich auch keine Flugplatzanlage im Sinne von Art. 37 LFG. Im vorliegenden Fall kommt hinzu, dass sich das Flugfeld St. Gallen-Altenrhein nahe der Grenze zu Österreich befindet (kürzester Abstand rund 300 m) und die Grenz wacht allgemein Aufgaben im Grenzraum Rheintal wahrnimmt. Vor diesem Hintergrund können die ausschliesslich der Grenz wacht zur Verfügung stehenden, sich ausserhalb des Perimeters befindlichen Parkplätze nicht in einen genügenden funktionellen Zusammenhang mit denjenigen für die Flugplatzbenutzer gestellt werden. Sie sind somit nicht in die Zählung nach Nr. 11.4 des Anhangs zur UVPV einzubeziehen.

Am Standort 7 wollen die Einsprechenden 1 48 zusätzliche Parkplätze erkennen. Sie begründen dies damit, dass am betreffenden Standort während des World Economic Forums, des Oldtimer-Treffens und des Management-Symposiums jeweils Fahrzeuge abgestellt werden. Darüber hinaus sei im Boden eine Matte zur Stabilisierung verlegt.

Betreffend diese Matte ist anzuführen, dass an diesem Standort vor der konsequenten Trennung von Land- zu Airside-Bereich effektiv eine Parkplatznutzung stattge-

funden hat, was seither aber grundsätzlich nicht mehr möglich ist. Dies spiegelt sich auch darin wieder, dass sich im Zeitpunkt des Augenscheins am betreffenden Standort rund 40 cm hohes Grasland präsentierte. Aufgrund der Tatsache, dass sich diese Fläche im Airside-Bereich befindet, ist das Tor im Sicherheitszaun verschlossen. Das bedeutet, dass hier entsprechend den Vorgaben des nationalen Sicherheitsprogramms grundsätzlich keine Fahrzeuge parkiert werden dürfen (NASP; Art. 122c Abs. 3 LFV⁹). Um ein Fahrzeug vom Land- zum Airside-Bereich zu verschieben, muss ein dienstliches Bedürfnis nachgewiesen werden. Die Flugplatzhalterin trägt die Verantwortung, wenn an besagtem Standort während einer gewissen Zeit Fahrzeuge abgestellt werden. Die Zutrittskontrollmassnahmen müssen aber korrekt durchgeführt und das Fahrzeug mit einer individualisierten Fahrzeugvignette ausgestattet werden, sofern es nicht während des ganzen Aufenthaltes im Airside-Bereich begleitet wird. Diese Ausführungen verdeutlichen, dass eine regelmässige, mit einer gewissen Häufigkeit stattfindende Nutzung von Flächen im Airside-Bereich zum Abstellen von Personenwagen nur mit einem verhältnismässig grossen Aufwand erfolgen kann. Die Gesuchstellerin räumt ein, dass während den oben aufgeführten Veranstaltungen Fahrzeuge an diesem Standort abgestellt werden, mit anderen Worten während rund 11 Tagen im Jahr. Bemerkenswert ist hierbei, dass an diesen Tagen nicht eine häufige Zu- und Wegfahrt erfolgt. Vielmehr werden die Fahrzeuge zu Beginn der Veranstaltung dort abgestellt und erst wieder am Ende weggefahren. Aus der Tatsache, dass der Platz nur gezielt zu einem bestimmten Anlass für das Abstellen von Fahrzeugen offen steht, kann noch keine Parkplatznutzung abgeleitet werden, welche im Sinne von Nr. 11.4 des Anhangs zur UVPV relevant wäre. Ansonsten müssten – wie oben einleitend erläutert – etliche Weiden in der Schweiz als Parkplätze betrachtet werden, wenn die Besucher verschiedenster Anlässe ihre Fahrzeuge vorübergehend auf Rasenflächen abstellen. Es wäre aber widersinnig und entspräche nicht dem Zweck der UVPV, wenn solche Einzelereignisse zu einer Qualifikation als Parkplatz führen würden. Dazu müsste die Fläche mit einer gewissen Regelmässig- und Häufigkeit dem Parkieren offen stehen, was vorliegend offensichtlich nicht der Fall ist.

Schliesslich wenden die Einsprechenden 1 unter Einreichung einer entsprechenden Berechnung ein, für das Fliegermuseum seien 23 bis 29 Parkplätze erforderlich. Es gehe somit nicht an, dass anlässlich des Vorhabens auf die Erstellung von Parkplätzen verzichtet werde. Sie führen aber an, mittels eines «Modalitätssplits» könnte die erforderliche Anzahl Parkplätze demgegenüber kompensiert werden. Weil dies aber nicht der Fall sei, sei das Vorhaben mangels Erschliessung nach Art. 22 Abs. 2 lit. b. des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) nicht zu bewilligen.

Diesen Ausführungen ist zunächst entgegenzuhalten, dass das Fliegermuseum eine Flugplatzanlage gemäss Art. 37 LFG ist. Sofern demnach ein Bedarfsnachweis für

⁹ Luftfahrtverordnung; SR 748.01.

die Parkplätze vorgenommen werden sollte, müsste eine derartige Berechnung die Gesamtanlage «Flugfeld St. Gallen-Altenrhein» und damit alle Flugplatzanlagen berücksichtigen und nicht nur eine einzelne herausnehmen. Dies ist auch unter Berücksichtigung des Zwecks einer UVP zwingend, welche gerade eine gesamtheitliche Betrachtungsweise sicherstellen will. Aus dieser Einzelbetrachtung kann somit nicht abgeleitet werden, es bedürfe zusätzlicher Parkplätze für das Fliegermuseum und damit für das Flugfeld St. Gallen-Altenrhein. Es besteht kein Anlass davon auszugehen, dass das Parkplatzangebot von 487 Plätzen, wie es das Flugfeld St. Gallen-Altenrhein unter Berücksichtigung aller Vorhaben zur Verfügung stellt, ungenügend wäre. Das Vorhaben ist folglich rechtsgenügend erschlossen und damit genehmigungsfähig.

Das BAZL hält somit an seiner festgestellten Anzahl von 487 Parkplätzen fest. Dieser Auffassung schliessen sich auch das BAFU und die Fachstellen des Kantons St. Gallen an. Folglich besteht keine Pflicht zur Durchführung einer UVP gestützt auf Art. 2 Abs. 2 UVPV i. V. m. Nr. 11.4 des Anhangs. Die entsprechenden Anträge der Einsprechenden 1 sowie des Einsprechers 2 sind demnach abzuweisen.

2.3.3 Allfällige UVP-Pflicht aufgrund einer wesentlichen Änderung der Anlage

a) Umweltverträglichkeitsprüfung vom 15. Dezember 1992

Nach Nr. 14.2 des Anhangs zur UVPV ist bei Flugfeldern mit mehr als 15'000 Flugbewegungen pro Jahr eine UVP durchzuführen. Eine solche erfolgte anlässlich der Einführung des Instrumentlandesystems ILS auf dem Flugfeld St. Gallen-Altenrhein (Umweltverträglichkeitsbericht vom 15. Dezember 1992). Soweit die Einsprechenden 1 geltend machen, es sei nie eine UVP durchgeführt worden, ist ihr Begehren folglich abzuweisen.

b) In die Prüfung einzubeziehende Vorhaben

Da es sich im vorliegenden Fall nicht um die Errichtung einer neuen Anlage, sondern um eine Änderung handelt, ist Art. 2 Abs. 1 lit. a. UVPV einschlägig. Dieser legt fest, dass die UVP-Pflicht auslösende Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betreffen muss. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts ist die Änderung einer Anlage im Sinne des oben zitierten Artikels wesentlich und damit UVP-pflichtig, wenn entweder bestehende Umweltbelastungen verstärkt werden oder gewichtige Umweltbelastungen neu oder an neuer Stelle auftreten können¹⁰. Letztlich geht es um die Beantwortung der Frage, ob die der Anlage zuzurechnenden Umweltbelastungen eine ins Gewicht fallende Veränderung erfahren

¹⁰ VLP-ASPAN (Schweizerische Vereinigung für Landesplanung), Raum & Umwelt, März Nr. 2/10, S. 20.

können¹¹.

Grundsätzlich sind einzig solche Teilvorhaben in die Beurteilung einer allfälligen UVP-Pflicht einzubeziehen, für die bereits ein Genehmigungsverfahren läuft oder mit deren Realisierung mit einer grossen Wahrscheinlichkeit gerechnet werden kann¹².

Folgende Plangenehmigungsverfahren sind derzeit vor dem BAZL hängig:

- Umbau und Erweiterung Fliegermuseum;
- Erweiterung Parkplatz P2;
- Neubau Hangar C6;
- Erweiterung Hangar D1;
- Anbau an das Terminalgebäude (Schengen-Konformität);
- Neubau Privathangar (Clair AG).

Neben den oben aufgeführten Vorhaben machen die Einsprechenden 1 in ihrer Eingabe vom 16. April 2010 geltend, es hätten über Jahre hinweg Erweiterungen stattgefunden, weshalb von einer wesentlichen Änderung auszugehen sei. Sie äussern sich aber in keiner Weise dazu, was für Erweiterungen dies im Speziellen gewesen sein sollen und welche Auswirkungen sie mit sich gebracht hätten, die es nahe legen würden, von einer wesentlichen Änderung der Anlage auszugehen.

Das BAZL geht insofern mit den Einsprechenden 1 einig, als es effektiv einige Veränderungen auf dem Flugfeld St. Gallen-Altenrhein seit 1992 gegeben hat. Auszugsweise seien etwa die drei Plangenehmigungen für den Flugzeughangar Maritime (Verfügung vom 14. Juli 2009), den Flugzeughangar C5 (Verfügung vom 6. September 2006) sowie den Flugzeughangar mit Vorplatz (Verfügung vom 2. Juni 2006) erwähnt, welche hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung als grösste Vorhaben der letzten Jahre zu verzeichnen sind, aber keine rechtlich relevante Verstärkung der Umweltbelastung bewirkten. Dabei ging es vornehmlich darum, gedeckte Abstellplätze für Luftfahrzeuge zur Verfügung zu stellen, ohne dass damit eine Erhöhung der Anzahl Flugbewegungen verbunden gewesen wäre.

Andere Plangenehmigungen wurden zum Beispiel erteilt, um dem Sicherheitsniveau der nationalen und internationalen Vorgaben gerecht zu werden. Hierzu zählen etwa die Plangenehmigung des RVR¹³-Sensors (Verfügung vom 26. März 2007) und der Einflug-Leitbefehrerung (Verfügung vom 20. Juli 2005), welche aber auch keine Auswirkungen gemäss Art. 2 UVPV mit sich brachten.

Bei all diesen Bauten ging es vorab um Infrastrukturanpassungen, welche keine

¹¹ BGE 124 II 460, E. 2.

¹² UVP-Handbuch, a. a. O., Modul 2, Ziff. 2.3.3.

¹³ Runway Visual Range.

namhaften Auswirkungen auf den Flugbetrieb hatten, aus welchem bekanntermassen die grössten Umweltbelastungen einer Flugplatzanlage herrühren.

Es ist vor diesem Hintergrund nicht ersichtlich, inwiefern aus den seitens der Einsprechenden 1 nicht näher substantiierten Vorhaben der letzten Jahre eine ins Gewicht fallende Veränderung der Umweltbelastung hervorgegangen sein sollte.

Im Folgenden wird zunächst auf die oben im Einzelnen aufgeführten Vorhaben eingegangen und schliesslich eine Gesamtbeurteilung vorgenommen, ob sich die Anlage «Flugfeld St. Gallen-Altenrhein» seit Durchführung der UVP im Jahre 1992 im Sinne der UVPV «wesentlich» geändert hat.

c) Beurteilung

aa) Fliegermuseum

Das Vorhaben «Fliegermuseum» sieht vor, das bestehende Museum abzubauen und neu aufzubauen. Dabei soll das Gebäude um zwei Geschosse aufgestockt werden (vgl. den ausführlichen Beschrieb unter A.1.2).

Durch die Erweiterung der Ausstellungsfläche für Luftfahrzeuge ist es zwar grundsätzlich möglich, dass weitere Modelle im Museum ausgestellt werden, welche ebenfalls ab zu ausgeflogen werden könnten. Anhang 2 zum Betriebsreglement für das Flugfeld St. Gallen-Altenrhein fixiert indessen je eine Einschränkung für gewisse Jet-Flugzeuge und insbesondere für ehemalige Militärflugzeuge mit Strahltriebwerk:

2.3 Benützung des Flugplatzes mit zivilen Jet-Flugzeugen

Die Benützung ist grundsätzlich nur Flugzeugen gestattet, welche den Lärmgrenzwerten des Kapitels 3, Annex 16, Band 1 des ICAO¹⁴-Vertrages entsprechen.

Mit Ausnahmegenehmigungen der Flugplatzhalterin sind max. 20 Flugbewegungen pro Jahr mit zivilen Jet-Flugzeugen, deren Lärmgrenzwerte lediglich dem Kapitel 2, Annex 16, Band 1 des ICAO-Vertrages entsprechen, erlaubt.

Unter der Voraussetzung, dass österreichischer Luftraum nicht benützt wird, dürfen zusätzlich jährlich 20 Flugzeugbewegungen von ehemaligen Militärflugzeugen mit Strahltriebwerk, an deren Erhaltung ein historisches Interesse besteht und die zu Wartungszwecken den Flugplatz St. Gallen benützen, stattfinden.

Aufgrund dieser Begrenzung können keine, über diesen Rahmen hinausgehenden

¹⁴ International Civil Aviation Organization.

Flugbewegungen von derartigen Luftfahrzeugen hinzukommen.

Das Museum gewinnt durch den Neubau an Attraktivität für Besucher. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass dies zu einer derart starken Besucherzunahme führen wird, welche eine ins Gewicht fallende Verstärkung der Umweltbelastung aus motorisiertem Individualverkehr mit sich brächte. Ausserdem ist die Anzahl Parkplätze, welche für das Flugfeld St. Gallen-Altenrhein zur Verfügung steht, begrenzt (vgl. dazu oben, B.2.3.2).

Das BAFU hält in seiner Stellungnahme vom 30. September 2010 fest (J382-2788), das Vorhaben sei nicht UVP-pflichtig. Die Auflagen, welche es formuliert, drehen sich namentlich um die Begrünung des Flachdachs bzw. einen Umgebungsgestaltungsplan, um die Abstimmung der Entwässerung mit dem generellen Entwässerungsplan (GEP) und allfälligen Objektschutzmassnahmen.

Das BAFU schreibt weiter, es würden durch den Umbau keine Naturwerte beeinträchtigt und es seien keine schutzwürdigen Lebensräume festgestellt worden. Zum Grundwasser haben sie keine Bemerkungen und auch aus lufthygienischer Sicht seien keine Einwände gegen das Projekt zu erheben. Darüber hinaus seien durch das Gebäude keine Lärmimmissionen zu erwarten.

Vor diesem Hintergrund resultiert aus dem Neubau des Fliegermuseums keine rechtlich relevante Veränderung der Umweltbelastung.

bb) Parkplatz P2

Der bestehende Parkplatz P2 mit 99 Plätzen soll um 68 Stück erweitert werden (insgesamt bestehend 417). Die Zu- und Wegfahrt sollen dabei an unverändertem Standort an der Dornierstrasse verbleiben.

In Anbetracht der gesamten Flugplatzanlage mit den direkten und indirekten Auswirkungen aus dem Betrieb resultiert aus der Erweiterung des Parkplatzes P2 um 68 Plätze keine rechtlich relevante Verstärkung der Umweltbelastung im Sinne der UVPV. Wie den Luftverkehrsstatistiken¹⁵ für die Jahre 2004 bis 2009 zu entnehmen ist, waren der Linien- und Charterverkehr wie auch die Anzahl Passagiere in dieser Zeitspanne leicht rückläufig, unterlagen zum Teil aber grossen jährlichen Schwankungen (Linienverkehr: -16 % von 2004 auf 2005; Charterverkehr: +123 % von 2005 auf 2006; Passagierzahlen: +76 % 2005 auf 2006). Die Erweiterung des Parkplatzes P2 ist denn auch gerade für die Entlastung zu Spitzenzeiten gedacht und nicht als Folge einer allgemeinen oder geplanten Zunahme der Bewegungs- oder Passagierzahlen. Ins Auge gefasst werden dabei vornehmlich die Linien- und Charterpassa-

¹⁵ www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/07/03/03.html.

giere, sodass die einzelnen Fahrzeuge jeweils für eine längere Zeit abgestellt werden und die Frequentierung bzw. der damit induzierte Mehrverkehr eher gering bleibt.

Auf den Umstand, dass der Parkplatzschwellenwert nicht überschritten wird, wurde bereits eingegangen (vgl. B.2.3.2).

Das BAFU hält in seiner Stellungnahme vom 30. September 2010 (J386-0001) fest, das Vorhaben sei nicht UVP-pflichtig. Es beantragt Auflagen im Zusammenhang mit der Ausarbeitung eines Umgebungsgestaltungsplans, eines Entwässerungskonzepts und zum eingereichten Konzept zum ökologischen Ausgleich. Betreffend Lärm führt das BAFU an, die Gesuchstellerin habe noch weitere Unterlagen nachzureichen, damit die Belastungen für die direkt angrenzenden Einfamilienhäuser abschliessend beurteilt und die entsprechenden projektspezifischen Massnahmen gegebenenfalls getroffen werden können.

In Relation zur Gesamtanlage «Flugfeld St. Gallen-Altenrhein» mit ihren 29'205 Flugbewegungen pro Jahr (2009) und den damit zusammenhängenden Luftverunreinigungen bzw. dem Fluglärm führt die Erweiterung der bestehenden 417 Parkplätze um deren 68 nicht zu einer gesamthaft ins Gewicht fallenden Veränderung der Umweltbelastung. Die projektspezifischen Massnahmen, welche anlässlich der Plangenehmigung zur Erweiterung des Parkplatzes P2 geprüft werden, bleiben demgegenüber vorbehalten.

cc) Hangar C6

Das Projekt «Hangar C6» sieht die Erstellung eines neuen Hangars vor, welcher die vorhandenen Kundenbedürfnisse nach gedeckten Flugzeugabstellplätzen erfüllen soll.

Bei einer allfälligen Plangenehmigung des Neubaus des Hangars C6 ist mit einer geringfügigen Zunahme der Lärmbelastung zu rechnen, weil damit eine leichte Erhöhung der Flugbewegungen von Flugzeugen über 8.618 Tonnen einhergehen dürfte. Diese Mehrbelastung kommt indessen unter 1 dB zu liegen, womit der Rahmen aus dem derzeit gültigen Lärmbelastungskataster von 1994 (basierend auf dem Umweltverträglichkeitsbericht von 1992; Prognose 2000 mit 40'000 Flugbewegungen) in keiner Weise tangiert wird. Auch die Lärmberechnungen nach LSV (Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986; SR 814.41) vom 18. Juli 2005 (vgl. Koordinationsprotokoll zum SIL-Objektblatt, Februar 2007), welche von einer prognostizierten Flugbewegungszahl für das Jahr 2020 von 36'500 (davon 7'000 von Flugzeugen über 8.618 Tonnen) ausgehen (Stand 2009: 30'552 Flugbewegungen, davon 4'456 mit Flugzeugen über 8.618 Tonnen), zeigen auf, dass die durch den allfälligen Neubau des Hangars C6 erwartete Zunahme von 1'000 Flugbewegungen (davon 500 mit

Flugzeugen über 8.618 Tonnen) darin enthalten ist.

Das BAFU beantragt in seiner Stellungnahme vom 30. September 2010 (J385-0276), das Vorhaben sei gut in die Umgebung einzupassen, erachtet den ökologischen Ausgleich mit Begrünung des Flachdachs im Übrigen als erbracht. Die Entwässerung sei mit dem GEP der Gemeinde Thal abzustimmen und ausgehobenes Material richtig zu lagern und weiter zu verwenden.

Aus lufthygienischer Sicht werden keine Einwände gegen dieses Projekt erhoben. Einzig während der Bauphase seien einige Massnahmen zu treffen. Unter Berücksichtigung der seitens der Gesuchstellerin aufgeführten Massnahmen entspreche der Baulärm den bundesrechtlichen Bestimmungen. Während der Betriebsphase habe das Projekt keine Auswirkungen auf den Lärm.

Allfälligen Umweltbelastungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben «Hangar C6» kann somit mit projektspezifischen Massnahmen und Auflagen in der entsprechenden Plangenehmigung begegnet werden. Die Auswirkungen auf die Umwelt führen aber nicht zu einer wesentlichen Änderung der Anlage im Sinne der UVPV.

dd) Erweiterung Hangar D1

Der bestehende Hangar D1 soll auf der nördlichen Seite erweitert werden. Der Anbau verlängert die westliche Fassade um 22.6 m, ist 19.72 m breit und 6.55 m hoch. Der Nutzer des Hangars, der Verein «Historic and Classic Airplanes», benötigt etwas mehr Platz für die geschützte Hangarierung von zwei bis drei Luftfahrzeugen.

Das Vorhaben bewirkt aber keine Veränderung der Anzahl Flugbewegungen auf dem Flugfeld St. Gallen-Altenrhein.

Das BAFU führt in seiner Stellungnahme vom 30. September 2010 (J385-0857) zu diesem Vorhaben aus, dass aus lufthygienischer wie auch aus lärmschutzrechtlicher Sicht keine Einwände gegen dieses Vorhaben zu erheben seien. Es werden einzig einige Auflagen betreffend die Bepflanzung standortgerechter Bäume und Sträucher und der Begrünung des Flachdachs formuliert. Weiter werden einzelne, projektspezifische Anträge zur Entwässerung gemacht.

Diese Ausführungen erhellen, dass durch das Vorhaben keine grösseren Auswirkungen auf die Umwelt resultieren. Den auftretenden wird mit projektbezogenen Auflagen begegnet. Auch dieses Vorhaben bewirkt somit keine wesentliche Änderung der Anlage «Flugfeld St. Gallen-Altenrhein».

ee) Terminalerweiterung «Schengen»

Bei diesem Vorhaben soll südlich des bestehenden Terminals ein Container, 3 m tief, 7 m breit und 3.11 m hoch, angebaut werden.

Der Anbau ist erforderlich, damit der Passagierstrom zwischen Schengen- und Non-Schengenpassagieren strikt getrennt werden kann und die beiden Gruppen zolltechnisch parallel bearbeitet werden können.

Das Projekt hat aber keine nennenswerten Auswirkungen auf die Umwelt. Die beanspruchte Fläche ist heute bereits befestigt und das Dachwasser soll der bestehenden Meteorwasserleitung übergeben werden. Aus dem Vorhaben resultiert insbesondere keine Veränderung hinsichtlich Lärmbelastung und Luftverschmutzung (unter Ausklammerung der Bauphase).

Die allenfalls erforderlichen Auflagen werden in der entsprechenden Plangenehmigung verfügt. Die Terminalerweiterung bewirkt aber keine wesentliche Änderung der Anlage.

ff) Neubau Privathangar

Für die Clair AG soll ein Privathangar erstellt werden, damit sie ihre Luftfahrzeuge witterungsgeschützt einstellen kann. Der Hangar erhält zudem zwei Parkplätze, auf welche bereits eingegangen wurde (vgl. oben, B.2.3.2).

Bei einer allfälligen Plangenehmigung dieses Privathangars ist mit einer geringfügigen Zunahme um rund 100 Flugbewegungen von Flugzeugen über 8.618 Tonnen zu rechnen (vgl. Projektbeschreibung zum Neubau Privathangar Clair AG). In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen zum Hangar C6 verwiesen (B.2.3.3 c) cc)). Damit wird der Rahmen aus dem derzeit gültigen Lärmbelastungskataster von 1994 (basierend auf dem Umweltverträglichkeitsbericht von 1992; Prognose 2000 mit 40'000 Flugbewegungen) ebenso wenig tangiert wie mit dem Neubau des Hangars C6. Gleiches gilt für die Lärmberechnungen nach LSV vom 18. Juli 2005. Die erwartete Zunahme von 200 Flugbewegungen (davon 100 mit Flugzeugen über 8.618 Tonnen) ist darin enthalten.

Dies erhellt, dass mit einer allfälligen Realisierung dieses Vorhabens keine wesentliche Änderung der Anlage einhergeht.

gg) Fazit

Auch wenn sich die Umweltbelastungen, welche mit dem Betrieb von Flugplätzen einhergehen, nicht nur auf den Lärm und die Lufthygiene beschränken, ist unbestrit-

ten, dass diesen beiden Elementen grosses Gewicht zukommt. Im Folgenden soll deshalb zunächst diesen Aspekten Beachtung geschenkt werden.

Aufgrund der Tatsache, dass diese Immissionen direkt von der Anzahl Flugbewegungen abhängen, ist zunächst ein kurzer Blick auf die Bewegungszahlen des Flugfelds St. Gallen-Altenrhein seit 1982 zu werfen. Dieser verdeutlicht, dass deren Entwicklung und die damit zusammenhängende Umweltbelastung stark abgenommen haben¹⁶:

1982: 54'498	1996: 30'916
1983: 48'408	1997: 32'774
1984: 49'757	1998: 30'869
1985: 55'655	1999: 32'416
1986: 46'000	2000: 35'207
1987: 45'503	2001: 37'180
1988: 43'022	2002: 35'436
1989: 46'582	2003: 30'598
1990: 33'332	2004: 28'626
1991: 37'546	2005: 27'238
1992: 37'474	2006: 29'269
1993: 35'793	2007: 29'187
1994: 37'187	2008: 28'040
1995: 33'563	2009: 29'205

Die 1992 durchgeführte UVP ging von einer prognostizierten Flugbewegungszahl von 40'000 aus und liegt damit weit über dem aktuellen Stand.

Das SIL-Objektblatt für das Flugfeld St. Gallen-Altenrhein, welches öffentlich aufgelegt ist und für das derzeit das öffentliche Mitwirkungsverfahren läuft, lässt dem Flugplatz Raum für eine massvolle Entwicklung, begrenzt die Anzahl der Flugbewegungen aber auf 36'500.

Auch wenn diese Begrenzung nicht bedeutet, dass keine UVP-Pflicht erforderlich wäre, solange dieser Wert nicht überschritten wird, sind die obigen Zahlen gleichwohl als Indizien in die vorliegende Beurteilung einzubeziehen. Solange nämlich die oben aufgeführten Vorhaben keinen namhaften Einfluss auf die derzeitige Anzahl Flugbewegungen hat, kann auch nicht angeführt werden, durch die Realisierung würde die der Anlage zuzurechnende Umweltbelastung eine ins Gewicht fallende Veränderung erfahren. Gerade auch, wenn die UVP von 1992 von einer Bewegungszahl von 40'000 ausging, die damit rund 25 % über dem heutigen Wert lag.

Gemäss Objektblatt soll dem Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr ein mass-

¹⁶ Quelle: Schweizerische Zivilluffahrt, Jahresstatistiken 1982 – 2009.

volles Wachstum ermöglicht werden (max. Bewegungszahl 36'500). Die Entwicklung des Betriebs ist durch die im SIL festgesetzte Lärmkurve zu begrenzen, wobei keine Erleichterungen nach LSV gewährt werden.

Damit das Flugfeld St. Gallen-Altenrhein von dieser Erweiterungsmöglichkeit profitieren könnte, bedarf es vorweg verschiedener Anpassungen. Zum einen müsste das Betriebsreglement überarbeitet werden, zum anderen wären Änderungen der Infrastruktur erforderlich, wie etwa eine Verlängerung der Piste im Osten, wobei die nutzbare Pistenlänge und damit die Grösse der einsetzbaren Flugzeuge dabei nicht verändert würden. Diese Anpassungen würden aber zu einem Anstieg der Flugbewegungszahl führen, sodass im Rahmen dieser Verfahren die Frage der UVP-Pflicht erneut aufgeworfen und voraussichtlich bejaht werden müsste. Dabei handelt es sich aber um noch hypothetische, zukünftige Veränderungen, welche zum jetzigen Zeitpunkt nicht berücksichtigt werden müssen¹⁷.

Die in der Vergangenheit realisierten Vorhaben (vgl. dazu B.2.3.3 b)) haben nachweislich zu keinem Anstieg der Flugbewegungen geführt (vgl. Tabelle oben). Vielmehr waren diese stark rückläufig.

Doch auch die derzeit beim BAZL hängigen Verfahren würden bei einer allfälligen Plangenehmigung zu keinem namhaften Anstieg der Bewegungen führen. Die Auswirkungen auf die Lärmbelastung und die Luftverunreinigungen in Bezug auf die Flugbewegungen sind somit als geringfügig zu bezeichnen, was keine erneute UVP-Pflicht auslöst.

Zu den Themen «Lärm» und «Luft» ist die Erweiterung des Parkplatzes P2 zwar ebenfalls von Relevanz. Vor dem Hintergrund der rund 30'000 Flugbewegungen wird es durch die Realisierung dieses Vorhabens aber auch nicht zu einer ins Gewicht fallenden Veränderung der Umweltbelastung, ausgehend von der Anlage «Flugfeld St. Gallen-Altenrhein» kommen. Den Auswirkungen wird mit allfälligen, projektspezifischen Massnahmen Rechnung getragen werden können, welche anlässlich der Plangenehmigung zur Erweiterung des Parkplatzes P2 festgelegt werden. Der Parkplatzzwellenwert gemäss Nr. 11.4 des Anhangs zur UVPV wird zum heutigen Zeitpunkt noch nicht erreicht. Es wird an dieser Stelle aber darauf hingewiesen, dass bei einer allfälligen künftigen Erhöhung der Parkplatzzahl gestützt auf Art. 2 Abs. 2 UVPV die Durchführung einer UVP angezeigt wäre, sobald der Schwellenwert von 500 Stück erreicht wird.

Aber auch in Bezug auf die übrigen Umweltbelange, wie etwa die Natur und Landschaft, den Gewässer- und Bodenschutz, die Störfallvorsorge bzw. den Katastrophenschutz oder die Naturgefahren, bringen die hängigen Projekte keine Verände-

¹⁷ RAUSCH/KELLER, a. a. O., N 35a zu Art. 9.

rung der Umweltbelastungen mit sich, welche die Durchführung einer UVP rechtfertigen würden (vgl. dazu die Ausführungen oben bzw. die Stellungnahmen des BAFU zu den jeweiligen Vorhaben).

Weder die Einsprechenden 1 noch der Einsprecher 2 führen aus, welche Vorhaben bzw. was für Auswirkungen welcher Art eine UVP-Pflicht auslösen sollten. Das BAZL sieht somit die UVP-Pflicht nach Art. 2 Abs. 1 UVPV i. V. m. Nr. 14.2 des Anhangs weder aufgrund des vorliegenden Vorhabens noch in Verbindung mit den Plangenehmigungen der letzten Jahre oder mit den hängigen Verfahren als gegeben.

Ob und in welchem Umfang die Gesuchstellerin von der Entwicklungsmöglichkeit gemäss Objektblatt (max. 36'500 Bewegungen) Gebrauch machen wird, wird die Zukunft zeigen. Dieses allfällige Wachstum würde indessen die Durchführung eines weiteren Verfahrens, sei es ein Plangenehmigungsverfahren oder ein solches für die Genehmigung einer Betriebsreglementsänderung, erfordern. Weil damit eine namhafte Erhöhung der Anzahl Flugbewegungen einhergehen dürfte, wäre anlässlich eines dieser Verfahren voraussichtlich eine vorgängige UVP erforderlich. Darüber ist aber nicht zum jetzigen Zeitpunkt abschliessend zu befinden.

Folglich ist unter Berücksichtigung aller aktuell beim BAZL hängigen Plangenehmigungsverfahren zum heutigen Zeitpunkt keine UVP-Pflicht gegeben.

2.4 *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)*

Aktuell läuft die öffentliche Mitwirkung für das Objektblatt St. Gallen-Altenrhein (Publikation im Bundesblatt am 19. Oktober 2010), welches sich auf das materiell koordinierte Protokoll vom Februar 2007 stützt.

Der Neubau des Fliegermuseums kommt innerhalb des vorgesehenen Flugplatzperimeters zu liegen und hat kaum Einfluss auf den Betrieb oder die Lärmbelastung. Er ist rechtsgenügend erschlossen und entspricht im Übrigen den Festlegungen im Objektblatt.

Das Vorhaben steht somit 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 die Voraussetzungen für eine geordnete Benützung sicherzustellen und das Flugfeld nach den gesetzlichen Bestimmungen sowie den Bestimmungen des Betriebsreglements zu betreiben (Art. 17 Abs. 1 lit. b. VIL).

2.6 *Allgemeine Bauauflagen*

Für die Bauausführung und den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der ICAO zu beachten.

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

Zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten ist das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, schriftlich zu informieren.

Die Gemeinde Thal beantragt in ihrer Stellungnahme vom 7. September 2009, der Niveaupunkt sei durch ein anerkanntes Geometerbüro aufnehmen zu lassen. Die Plangenehmigung könne erst nach Genehmigung der Gebäudehöhe erteilt werden. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Genehmigung von Flugplatzanlagen in der Zuständigkeit des BAZL liegt. Das kantonale Recht wird nach Art. 37 Abs. 4 LFG aber berücksichtigt, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt. Vor diesem Hintergrund wird verfügt, dass die Gesuchstellerin den Niveaupunkt vor Baubeginn durch ein anerkanntes Geometerbüro aufzunehmen hat. Das Ergebnis ist dem BAZL sowie dem Bauamt Thal mitzuteilen.

Weiter beantragt die Gemeinde Thal, die Material- und Farbgebung der Fassade und des Dachs seien zu bemustern und dem Bauamt Thal rechtzeitig mitzuteilen. Darüber hinaus sei der auf dem Dachgeschoss neu vorgesehene Lüftungsaufbau aus gestalterischen Gründen weiter von der Fassade zurück zu versetzen (Stellungnahme vom 14. Juni 2010) und die Schnurgerüstabnahme habe durch das Geometerbüro Wälli AG, Heerbrugg, zu erfolgen. Diese unbestrittenen Auflagen werden in die Verfügung aufgenommen.

2.7 *Luffahrtsspezifische Anforderungen*

Gemäss Art. 3 Abs. 1^{bis} VIL sind die Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (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 luffahrtsspezifische Projektprüfung vornimmt. Diese Prüfung ergab, dass die verlangten Anforderungen eingehalten werden, unter Vorbehalt folgender Aspekte:

- Dem BAZL ist spätestens vier Wochen vor Baubeginn der Nachweis zu erbringen, dass die Neigungen des Vorfelds vor dem Hangar den Vorgaben des ICAO Annex 14 Vol. I entsprechen und maximal 1 % betragen.
- Dem BAZL sind spätestens vier Wochen vor Baubeginn ein massstäblicher Plan

mit allen relevanten Abständen zwischen dem Hangar resp. Treppenaufgang und den betroffenen Rollwegmittellinien sowie ein Schleppkurvennachweis für das massgebliche Flugzeug einzureichen. Eine allfällige Reduktion der maximal erlaubten Flügelspannweite für Flugzeuge auf den betroffenen Rollwegen wird vorbehalten.

- Die betroffenen internen Weisungen, insbesondere die Weisung 504 «Bodenorganisation im Bereich des Hangars N», sind den neuen Begebenheiten anzupassen.
- Aufgrund der geplanten Änderungen, insbesondere der Hebebühne am Hangar, ist ein «safety assessment» durchzuführen und dem BAZL spätestens vier Wochen vor Baubeginn einzureichen.
- Dem BAZL ist spätestens vier Wochen vor Baubeginn die Sicherstellung, dass die Hebebühne bei Rollverkehr auf dem Rollweg «Mike» stets eingefahren ist, nachzuweisen. Die erforderlichen Massnahmen können beispielsweise im noch einzureichenden «safety assessment» dargelegt werden.
- Die Baustelle liegt gemäss gültigem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) im Bereich der seitlichen Übergangsfläche der Graspiste. Es ist daher während den Bauarbeiten auf eine Höhenbeschränkung der Baufahrzeuge und -kräne auf ca. 30 m zu achten. Der HBK ist dabei stets zu berücksichtigen. Baugeräte sind dem BAZL auf dem ordentlichen Weg als Luftfahrthindernisse zu melden. Hierbei ist ein Nachweis zu erbringen, dass die Kommunikations- und Navigationsanlagen nicht beeinträchtigt werden. Zudem ist der Einfluss des gemeldeten Objekts auf die Flugoperationen zu analysieren und dem BAZL als Beilage einzureichen.
- Die minimal notwendigen Abstände zwischen Objekten (Baustellenabschrankung) und Rollwegmittellinie sind auch während der Bauphase stets einzuhalten. Ist dies nicht möglich, muss der Rollweg eingeschränkt oder temporär geschlossen werden. Der minimale Abstand zwischen der «taxilane centre line» und einem Objekt beträgt in diesem Bereich 10.1 m, da der Rollweg «Mike» nur für Luftfahrzeuge mit einer maximalen Spannweite von 11.2 m zugelassen ist.
- Die Gesuchstellerin hat dem BAZL spätestens vier Wochen vor Baubeginn mitzuteilen, wie sie die Bauarbeiten durchführen wird. Hierzu sind insbesondere die Bauphasenpläne, die Organisation der Baustellenzufahrt, die vorgesehene Baustellenabschrankung sowie der Einfluss auf den Rollverkehr darzustellen und einzureichen.
- Für die Arbeiten sind Staubminderungsmassnahmen zu treffen und deren Einhaltung ist zu überwachen.
- Für die Bauphase ist ein «safety assessment» durchzuführen und dem BAZL mindestens vier Wochen vor Baubeginn einzureichen.
- Die Situationspläne («Aerodrome Chart» und «AD INFO 1») in den Luftfahrtpublikationen sind mit Abschluss der Bauarbeiten entsprechend anzupassen (Ergänzung Hangar). Die Änderungen der Publikationen sind termingerecht zu veranlassen, sodass zwischen der geplanten Inbetriebnahme des Fliegermuseums

und dem Inkrafttreten der angepassten Luftfahrtpublikationen¹⁸ eine möglichst kleine zeitliche Differenz besteht. Die Eingabetermine («originator deadline») der Luftfahrtpublikationen sind dabei zu berücksichtigen, wobei diejenigen eines «amendment»-Zyklus (AMDT) gelten.

- Betriebsänderungen oder -einschränkungen aufgrund der Baustelle sind entsprechend frühzeitig per NOTAM zu publizieren (Einreichung spätestens drei Arbeitstage vor Gültigkeitsbeginn bei BAZL-LIFS, lifs@bazl.admin.ch).
- Eine Abnahme durch das BAZL vor Ort nach Abschluss der Arbeiten und vor Inbetriebnahme des Fliegermuseums wird vorbehalten.

2.8 Technische Anforderungen

2.8.1 Arbeitnehmerschutz

Das Amt für Wirtschaft formuliert in seinen Stellungnahmen vom 29. September 2009 und 8. Juni 2010 zahlreiche Auflagen, namentlich zum Gesundheitsschutz und zur Arbeitssicherheit, zum Bürogebäude, zu den Fluchtwegen, Treppen und Treppenhäusern sowie zur künstlichen Raumlüftung. Darüber hinaus beantragt es die Berücksichtigung einiger Auflagen im Zusammenhang mit den Arbeitsmitteln. Schliesslich sei die Fertigstellung dem Amt für Wirtschaft anzumelden, damit eine Abnahmekontrolle durchgeführt werden könne.

Das SECO beantragt in seinen Stellungnahmen vom 29. Januar und 21. Juni 2010 ebenfalls die Aufnahme zahlreicher Auflagen in die Plangenehmigung, insbesondere zu den Arbeitsbedingungen, zu den Verglasungen, Fluchtwegen, zur künstlichen sowie natürlichen Beleuchtung und Belüftung, zu den Sozialräumen und den Arbeitsplätzen. Schliesslich sei die Fertigstellung des Baus auch der Eidgenössischen Arbeitsinspektion zur Abnahme anzumelden.

Die Gesuchstellerin widersetzt sich diesen Auflagen nicht, weshalb die Stellungnahmen des Amts für Wirtschaft und des SECO einen Bestandteil dieser Verfügung bilden (Beilagen 1 bis 4).

Die SUVA prüfte die Gesuchsunterlagen betreffend die geplante Hebebühne, mittels welcher Luftfahrzeuge in die Ausstellungshalle im ersten Obergeschoss befördert werden sollen. Anlässlich ihrer Vernehmlassung vom 23. August 2010 beantragt die SUVA die Aufnahme einiger Auflagen in die Plangenehmigung. Neben allgemeinen Anforderungen für die Hebebühne handelt es sich dabei um solche zur Sicherung der Gefahrenstellen, zum Zusammenwirken zwischen Hubtor im OG und Hebebühne und zum Hubtor im OG.

¹⁸ WEF-Datum (With effect from).

Diese unbestrittenen Auflagen bilden ebenfalls einen Bestandteil dieser Verfügung (Beilage 5).

2.9 Brandschutz

Das Amt für Feuerschutz formuliert in seinen Stellungnahmen vom 4. September 2009 und 21. Juli 2010 (in Verbindung mit den Rückgabeplänen) zahlreiche Brandschutzaufgaben, namentlich zu folgenden Bereichen:

- Zufahrtswege für die Feuerwehr;
- Aussenhydranten;
- Tragwerke;
- Brandabschnitte;
- Gebäudeaussenwände;
- Bedachung;
- Dämmstoffe;
- Abschottungen;
- Flucht- und Rettungswege;
- Korridore und Treppenhaus;
- Aussentreppe;
- Türen;
- Elektrische Installationen;
- Sicherheitsbeleuchtung;
- Feuerlöschgeräte;
- Brandmeldeanlage;
- Rauch- und Wärmeabzugsanlagen;
- Blitzschutzanlage;
- Aufzugsanlage;
- Wärme- und lufttechnische Anlagen;
- Lagerung und Umgang mit Chemikalien;
- Lagerung und Umfüllen von brennbaren Flüssigkeiten;
- Betrieblicher Brandschutz;
- Brandschutz auf der Baustelle.

Weiter sei der Rohbau nach seiner Vollendung dem Amt für Feuerschutz zur Rohbaukontrolle anzumelden. Schliesslich sei das Gebäude nach Abschluss der Bauarbeiten dem Amt für Feuerschutz und dem zuständigen Regionalaufseher für Blitzschutz zur Abnahmekontrolle anzumelden.

Diese Auflagen werden seitens der Gesuchstellerin nicht bestritten. Die Stellungnahmen des Amtes für Feuerschutz bilden somit einen Bestandteil dieser Verfügung (Beilagen 6 und 7), zusammen mit den entsprechenden Rückgabeplänen (Beilagen 8 bis 11).

2.10 Energie

Die Gemeinde Thal beantragt in ihrer Stellungnahme vom 7. September 2009, die Gesuchstellerin habe rechtzeitig vor Baubeginn dem Bauamt Thal den gemäss Energiegesetz erforderlichen Energienachweis einzureichen. Mit dem Baubeginn dürfe erst begonnen werden, wenn das Bauamt den Nachweis genehmigt habe.

Dem ist entgegenzuhalten, dass für die Genehmigung von Flugplatzanlagen keine kantonalen (und damit auch keine kommunalen) Bewilligungen oder Pläne erforderlich sind (Art. 37 Abs. 4 LFG).

Die Gesuchstellerin widersetzt sich dem Antrag der Gemeinde Thal nicht, weshalb der besagte Energienachweis dem Bauamt Thal vor Baubeginn einzureichen ist. Im Falle von Unstimmigkeiten zwischen der Gemeinde Thal und der Gesuchstellerin ist das BAZL anzurufen, welches entscheidet.

2.11 Umwelt-, Natur- und Heimatschutz

2.11.1 Natur- und Landschaft

Das BAFU hält in seiner Stellungnahme vom 30. September 2010 im Allgemeinen fest, dass die in der eingereichten Umweltmatrix vom 27. April 2010 vorgesehenen Massnahmen umzusetzen seien, sofern keine abweichenden Anträge gestellt würden.

Im Speziellen beantragt das BAFU, dass die Begrünung des Flachdachs in einer Art auszuführen sei, damit sie an die ökologische Ausgleichsfläche angerechnet werden könne.

Weiter sei ein Umgebungsgestaltungsplan zu erarbeiten und dem BAFU einzureichen. Dies beantragt auch die Gemeinde Thal in ihrer Stellungnahme vom 7. September 2009 bzw. vom 22. März 2010.

Die obigen Auflagen werden seitens der Gesuchstellerin nicht bestritten und folglich in die Verfügung aufgenommen. Der Umgebungsgestaltungsplan ist sowohl dem BAFU wie auch der Gemeinde Thal zu unterbreiten. Die erwähnte Umweltmatrix wird als massgebliche Unterlagen bezeichnet.

2.11.2 Gewässerschutz

Das BAFU beantragt, die Entwässerung sei mit dem generellen Entwässerungsplan (GEP) der Gemeinde Thal abzustimmen und die Möglichkeiten für zentrale Versickerungsanlagen seien frühzeitig zu prüfen und zu planen.

Darüber hinaus habe die Gesuchstellerin ein Entwässerungskonzept für das gesamte Flugplatzareal unter Einbezug der kantonalen Fachstellen zu erstellen und bis Ende 2011 der Gemeinde Thal, dem Amt für Umwelt sowie dem BAZL einzureichen.

Die Gemeinde Thal beantragt, die bestehende Entwässerung sei bis zum Gemeindeganal durch eine Spezialfirma zu spülen und mittels Kanal-TV-Aufnahme in einer Zustandsauswertung zu dokumentieren, zusammen mit einem aktualisierten Entwässerungsplan. Diese Unterlagen seien dem Bauamt Thal einzureichen. Diese Ausführungen werden auch vom BAFU unterstützt. Es erachtet indessen die geforderte Frist bis Ende 2010 als unrealistisch. Aus diesem Grund sollen die geforderten Untersuchungen in das Entwässerungskonzept, welches bis Ende 2011 einzureichen ist, einfließen.

Die Gemeinde Thal beantragt weiter, dass vor Baubeginn die Durch- und Einleitrechte gemäss Art. 11 des kommunalen Abwasserreglements zu regeln seien. Ausserdem sei die Schmutzwasserentwässerung in Polyethylen auszuführen. Darüber hinaus seien der Bauverwaltung der Gemeinde Thal spätestens bis zur Schlusskontrolle zwei bereinigte Ausführungspläne mit Angaben wie Lage, Höhe und Material von sämtlichen Schmutz-, Regen- und Sickerleitungen sowie Bauwerken zu übergeben.

Schliesslich sei die Abwasseranlage nach den gesetzlichen Bestimmungen auszuführen, wobei insbesondere die technischen Bedingungen des Abwasserverbandes Altenrhein und des Verbandes Schweizerischer Abwasserfachleute sowie die Richtlinie (SN 592 000) des Schweizerischen Spengler- und Installateurenverbandes über die Abwasseranlagen zu berücksichtigen seien.

Die Gesuchstellerin widersetzt sich diesen Auflagen nicht, weshalb sie in die Verfügung aufgenommen werden.

2.11.3 Luftreinhaltung

Das BAFU erhebt unter diesem Aspekt keine Einwände gegen das Vorhaben. Lufthygienisch relevante Emissionen entstünden während der Bauphase und seien mit den in der Umweltmatrix vom 27. April 2010 aufgeführten Massnahmen zu reduzieren. Das Projekt entspreche der Massnahmenstufe A gemäss der vom BAFU erarbeiteten Richtlinie «Luftreinhaltung auf Baustellen – Baurichtlinie Luft».

Die Umweltmatrix wird als relevante Unterlage bezeichnet. Damit wird den Ausführungen des BAFU Rechnung getragen.

2.11.4 Lärm und Erschütterungen

Das Amt für Umwelt hat unter diesem Aspekt keine Bemerkungen zum Vorhaben.

Das BAFU hält hierzu fest, durch das Gebäude seien keine Lärmemissionen zu erwarten. Während der Bauphase würden die Emissionen (gemäss Umweltmatrix) entsprechend der Baulärm-Richtlinie vom 24. März 2006 begrenzt, womit das Projekt den bundesrechtlichen Bestimmungen entspreche.

Die Einsprecher C. und Z. machen anlässlich ihrer Einsprache vom 15. September 2009 geltend, es seien keine Angaben zu den Motorenstandläufen in den Gesuchsunterlagen enthalten. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Positionierung der Luftfahrzeuge für die Durchführung der Standläufe anlässlich der Verfügung des BAZL vom 23. Februar 2010 geregelt wurde. Dagegen erhoben die obgenannten Einsprecher Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht. Der Entscheid darüber, ob die getroffenen Massnahmen genügen bzw. ob weitere oder andere zu treffen sind, obliegt folglich dem Bundesverwaltungsgericht.

Auch der AgF macht geltend, es würden in den Gesuchsunterlagen zum Projekt Angaben über Motorenstandläufe fehlen. Darüber hinaus seien auch keine Massnahmen zur Eindämmung des Motorenstandläufärms enthalten. Alle diese Rügen wurden anlässlich der obgenannten Verfügung des BAZL behandelt. Es wird somit auf den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts verwiesen.

2.11.5 Naturgefahren

Es wurde seitens des Kantons St. Gallen festgestellt, dass angesichts der Seespiegellage bei Hochwasser eine mittlere (blaue) Hochwassergefährdung für den Standort des Projekts vorhanden ist. Vor diesem Hintergrund beantragt das BAFU, es sei in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Thal und der Gebäudeversicherungsanstalt festzulegen, ob Objektschutzmassnahmen erforderlich seien. Gegebenenfalls sei ein geeigneter Objektschutznachweis zu erbringen und die darin bestimmten Massnahmen seien umzusetzen. Darüber hinaus sei anlässlich der Bauausführung dem Gefahrenprozess stets die nötige Aufmerksamkeit zu schenken und es sei der Gefährdung nach den Regeln der Baukunst zu begegnen.

Die Gesuchstellerin widersetzt sich diesen Auflagen nicht, weshalb sie in die Verfügung aufgenommen werden.

2.12 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der

verfügten Auflagen durch die Gemeinde überwachen. Zu diesem Zweck sind das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, und die Gemeinde Thal zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich zu informieren.

2.13 *Fazit*

Das Gesuch erfüllt die gesetzlichen Anforderungen. Die Plangenehmigung kann mit den beantragten Auflagen erteilt werden.

3. **Gebühren**

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom 28. September 2007 (GebV-BAZL; SR 748.112.11), insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. d. Die Gebühren für die vorliegende Verfügung werden gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.

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

4. **Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin und den Einsprechenden eröffnet. Den interessierten Stellen von Bund, Kanton und der Gemeinde Thal wird sie zur Kenntnis zugestellt.

C. Verfügung

Das Vorhaben der Airport Altenrhein AG betreffend Umbau und Erweiterung Fliegermuseum wird wie folgt genehmigt:

1. Vorhaben

1.1 *Gegenstand*

Abbruch und Neubau des bestehenden Museumhangars unter Erweiterung um zwei Geschosse mit folgenden Elementen:

- Flachdach mit begehbare Zuschauerterrasse;
- Nord- und südseitig auf dem Treppenhaukern je eine angeleuchtete Reklamentafel;
- Aussentreppenturm auf der Südseite des Hangars bis zum zweiten Obergeschoss;
- Aussenlift auf der Südseite des Hangars zur Luftfahrzeugbeförderung in das erste Obergeschoss.

1.2 *Standort*

Flugplatz St. Gallen-Altenrhein, Dornierstrasse 4a, 9423 Altenrhein, Grundstück-Nr. 395.

1.3 *Massgebende Unterlagen*

- Projektbeschrieb (Revision) vom 27. April 2010;
- Umweltmatrix vom 27. April 2010;
- Plan-Nr. 09.04.614-PL1, «Situation/Flughindernishöhen», 1:1000, vom 27. April 2010;
- Plan-Nr. 09.04.615-PL2, «Grundrisse», 1:200, vom 27. April 2010;
- Plan-Nr. 09.04.616-PL3, «Ansichten und Schnitte», 1:200, vom 27. April 2010;
- Plan-Nr. 09.04.618-PL5, «Kanalisation», 1:200, vom 27. April 2010;
- Plan-Nr. 09.04.617-PL1, «Grundrisse mit Brandabschnitten Löschwasserrückhaltung», 1:200, vom 16. Juni 2010.

2. Auflagen

2.1 *Allgemeine Bauauflagen*

2.1.1 Für die Bauausführung und den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze beste-

henden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivillufffahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.

- 2.1.2 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.
- 2.1.3 Zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten sind das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, sowie das Bauamt Thal schriftlich zu informieren.
- 2.1.4 Vor Baubeginn ist der Niveaupunkt durch ein anerkanntes Geometerbüro aufzunehmen und das Ergebnis ist dem BAZL sowie dem Bauamt Thal mitzuteilen.
- 2.1.5 Die Material- und Farbgebung der Fassade und des Dachs sind zu bemustern und dem Bauamt Thal rechtzeitig mitzuteilen.
- 2.1.6 Der auf dem Dachgeschoss vorgesehene Lüftungsaufbau ist in Absprache mit der Gemeinde Thal weiter von der Fassade zurück zu versetzen und ein Satz der entsprechend angepassten Pläne sind dem BAZL einzureichen.
- 2.1.7 Die Schnurgerüstabnahme hat durch das Geometerbüro Wälli AG, Heerbrugg, zu erfolgen.
- 2.1.8 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das BAZL anzurufen, welches entscheidet.

2.2 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

- 2.2.1 Dem BAZL ist spätestens vier Wochen vor Baubeginn der Nachweis zu erbringen, dass die Neigungen des Vorfelds vor dem Hangar den Vorgaben des ICAO Annex 14 Vol. I entsprechen und maximal 1 % betragen.
- 2.2.2 Dem BAZL sind spätestens vier Wochen vor Baubeginn ein massstäblicher Plan mit allen relevanten Abständen zwischen dem Hangar resp. Treppenaufgang und den betroffenen Rollwegmittellinien sowie ein Schleppkurvennachweis für das massgebliche Flugzeug einzureichen. Eine allfällige Reduktion der maximal erlaubten Flügelspannweite für Flugzeuge auf den betroffenen Rollwegen wird vorbehalten.
- 2.2.3 Die betroffenen internen Weisungen, insbesondere die Weisung 504 «Bodenorganisation im Bereich des Hangars N», sind den neuen Begebenheiten anzupassen.
- 2.2.4 Dem BAZL ist spätestens vier Wochen vor Baubeginn die Sicherstellung, dass die Hebebühne bei Rollverkehr auf dem Rollweg «Mike» stets eingefahren ist, nachzu-

weisen.

- 2.2.5 Aufgrund der geplanten Änderungen, insbesondere der Hebebühne am Hangar, ist ein «safety assessment» durchzuführen und dem BAZL spätestens vier Wochen vor Baubeginn einzureichen.
- 2.2.6 Während den Bauarbeiten ist auf eine Höhenbeschränkung der Baufahrzeuge und -kräne auf ca. 30 m zu achten. Der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster ist dabei stets zu berücksichtigen. Baugeräte sind dem BAZL auf dem ordentlichen Weg als Luftfahrthindernisse zu melden. Hierbei ist der Nachweis zu erbringen, dass die Kommunikations- und Navigationsanlagen nicht beeinträchtigt werden. Zudem ist der Einfluss des gemeldeten Objekts auf die Flugoperationen zu analysieren und dem BAZL als Beilage einzureichen.
- 2.2.7 Die minimal notwendigen Abstände zwischen Objekten (Baustellenabschränkung) und Rollwegmittellinie sind auch während der Bauphase stets einzuhalten. Ist dies nicht möglich, muss der Rollweg eingeschränkt oder temporär geschlossen werden.
- 2.2.8 Die Gesuchstellerin hat dem BAZL spätestens vier Wochen vor Baubeginn mitzuteilen, wie sie die Bauarbeiten durchführen wird. Hierzu sind insbesondere die Bauphasenpläne, die Organisation der Baustellenzufahrt, die vorgesehene Baustellenabschränkung sowie der Einfluss auf den Rollverkehr darzustellen und einzureichen.
- 2.2.9 Für die Arbeiten sind Staubminderungsmassnahmen zu treffen und deren Einhaltung ist zu überwachen.
- 2.2.10 Für die Bauphase ist ein «safety assessment» durchzuführen und dem BAZL mindestens vier Wochen vor Baubeginn einzureichen.
- 2.2.11 Die Situationspläne («Aerodrome Chart» und «AD INFO 1») in den Luftfahrtpublikationen sind mit Abschluss der Bauarbeiten entsprechend anzupassen (Ergänzung Hangar). Die Änderungen der Publikationen sind termingerecht zu veranlassen, so dass zwischen der geplanten Inbetriebnahme des Fliegermuseums und dem Inkrafttreten der angepassten Luftfahrtpublikationen eine möglichst kleine zeitliche Differenz besteht. Die Eingabetermine («originator deadline») der Luftfahrtpublikationen sind dabei zu berücksichtigen, wobei diejenigen eines «amendment»-Zyklus (AMDT) gelten.
- 2.2.12 Betriebsänderungen oder -einschränkungen aufgrund der Baustelle sind entsprechend frühzeitig per NOTAM zu publizieren (Einreichung spätestens drei Arbeitstage vor Gültigkeitsbeginn bei BAZL-LIFS, lifs@bazl.admin.ch).
- 2.2.13 Eine Abnahme durch das BAZL vor Ort nach Abschluss der Arbeiten und vor Inbe-

triebnahme des Fliegermuseums wird vorbehalten.

2.3 *Arbeitnehmerschutz*

- 2.3.1 Die Stellungnahmen des Amts für Wirtschaft vom 29. September 2009 und 8. Juni 2010 bilden einen Bestandteil dieser Verfügung (Beilagen 1 und 2). Die Fertigstellung des Vorhabens ist dem Arbeitsinspektorat rechtzeitig zur Abnahmekontrolle anzumelden.
- 2.3.2 Die Stellungnahmen des SECO vom 29. Januar und 21. Juni 2010 bilden einen Bestandteil dieser Verfügung (Beilagen 3 und 4). Die Fertigstellung des Vorhabens ist der Eidgenössischen Arbeitsinspektion zur Abnahme anzumelden.
- 2.3.3 Die Stellungnahme der SUVA vom 23. August 2010 bildet einen Bestandteil dieser Verfügung (Beilage 5).

2.4 *Brandschutz*

- 2.4.1 Die Stellungnahmen des Amts für Feuerschutz vom 4. September 2009 und 21. Juli 2010 bilden einen Bestandteil dieser Verfügung (Beilagen 6 und 7), zusammen mit den entsprechenden Rückgabeplänen (Beilagen 8 bis 11).
- 2.4.2 Der Rohbau ist nach seiner Vollendung dem Amt für Feuerschutz zur Rohbaukontrolle anzumelden.
- 2.4.3 Nach Abschluss der Arbeiten ist das Gebäude dem Amt für Feuerschutz und dem zuständigen Regionalaufseher für Blitzschutz zur Abnahmekontrolle anzumelden.

2.5 *Energie*

Dem Bauamt Thal ist rechtzeitig vor Baubeginn der gemäss Energiegesetz erforderliche Energienachweis einzureichen.

2.6 *Natur- und Landschaft*

- 2.6.1 Die Begrünung des Flachdachs ist in einer Art auszuführen, damit sie an die ökologische Ausgleichsfläche angerechnet werden kann.
- 2.6.2 Es ist in Absprache mit dem BAFU und der Gemeinde Thal ein Umgebungsgestaltungsplan zu erarbeiten, welcher den beiden Stellen wie auch dem BAZL vor Baubeginn einzureichen ist.

2.7 *Gewässerschutz*

- 2.7.1 Die Entwässerung ist mit dem generellen Entwässerungsplan (GEP) der Gemeinde Thal abzustimmen und die Möglichkeiten für zentrale Versickerungsanlagen sind frühzeitig zu prüfen und zu planen.
- 2.7.2 Die Gesuchstellerin hat bis spätestens Ende 2011 ein Entwässerungskonzept für das gesamte Flugplatzareal unter Einbezug der kantonalen Fachstellen zu erstellen und der Gemeinde Thal, dem Amt für Umwelt sowie dem BAZL einzureichen. In diesem Zusammenhang hat die Gesuchstellerin die bestehende Entwässerung bis zum Gemeindekanal durch eine Spezialfirma zu spülen und mittels Kanal-TV-Aufnahme in einer Zustandsauswertung zu dokumentieren. Das Ergebnis ist in das Entwässerungskonzept aufzunehmen.
- 2.7.3 Vor Baubeginn sind die Durch- und Einleitrechte gemäss Art. 11 des kommunalen Abwasserreglements zu regeln.
- 2.7.4 Die Schmutzwasserentwässerung ist in Polyethylen auszuführen.
- 2.7.5 Spätestens bis zur Schlusskontrolle sind der Gemeinde Thal zwei bereinigte Ausführungspläne mit Angaben wie Lage, Höhe und Material von sämtlichen Schmutz-, Regen- und Sickerleitungen sowie Bauwerken zu übergeben.
- 2.7.6 Die Abwasseranlage ist nach den gesetzlichen Bestimmungen zu erstellen. Dabei sind insbesondere die technischen Bedingungen des Abwasserverbandes Altenrhein und des Verbandes Schweizerischer Abwasserfachleute sowie die Richtlinie (SN 592 000) des Schweizerischen Spengler- und Installateurenverbandes über die Abwasseranlagen zu berücksichtigen.

2.8 *Naturgefahren*

- 2.8.1 Es ist in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Thal und der Gebäudeversicherungsanstalt festzulegen, ob Objektschutzmassnahmen erforderlich sind. Gegebenenfalls ist ein geeigneter Objektschutznachweis zu erbringen und die darin bestimmten Massnahmen sind umzusetzen.
- 2.8.2 Während der Bauausführung ist dem Gefahrenprozess stets die nötige Aufmerksamkeit zu schenken und es ist der Gefährdung nach den Regeln der Baukunst zu begegnen.

3. Einsprachen

3.1 Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Die Einsprache des VCS wird vollumfänglich abgewiesen.

3.2 Einsprecher C. und Z.

Die Einsprachen von C. und Z. werden vollumfänglich abgewiesen.

3.3 Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein (AgF)

Die Einsprache des AgF wird vollumfänglich abgewiesen.

4. Gebühren

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Gesuchstellerin auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung eröffnet.

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

5. Eröffnung

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben):

- Airport Altenrhein AG, Flughafenstrasse 11, 9423 Altenrhein (inkl. Beilagen).

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben mit Rückschein):

- Rechtsanwalt Jürg Diggelmann, Haus Washington, Rosenbergstrasse 22, 9000 St. Gallen (inkl. Beilagen 1 bis 7);
- Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein, Herr Heinz Grob, Paradiesstrasse 36, 9404 Rorschacherberg (inkl. Beilagen 1 bis 7).

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt (mit einfacher Post):

- Gemeinderat der Gemeinde Thal, Kirchplatz 4, 9425 Thal;
- Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Lämmlibrunnenstrasse 54, 9001 St. Gallen;
- Amt für Umwelt und Energie, Lämmlibrunnenstrasse 54, 9001 St. Gallen;
- Amt für Feuerschutz, Davidstrasse 37, 9001 St. Gallen;
- Amt für Wirtschaft, Abteilung Arbeitsinspektorat, Davidstrasse 35, 9001 St. Gallen;

- Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO), Eidgenössische Arbeitsinspektion, Stauffacherstrasse 101, 8004 Zürich;
- SUVA, Fluhmattstrasse 1, Postfach 4358, 6002 Luzern;
- Bundesamt für Umwelt (BAFU), Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern.

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Peter Müller
Direktor

Marc Baumann, Rechtsanwalt
Sektion Sachplan und Anlagen

Beilagen

- Beilage 1 : Stellungnahme des Amts für Wirtschaft vom 29. September 2009
- Beilage 2: Stellungnahme des Amts für Wirtschaft vom 8. Juni 2010
- Beilage 3: Stellungnahme des SECO vom 29. Januar 2010
- Beilage 4: Stellungnahme des SECO vom 21. Juni 2010
- Beilage 5: Stellungnahme der SUVA vom 23. August 2010
- Beilage 6: Stellungnahme des Amts für Feuerschutz (AFS) vom 4. September 2009
- Beilage 7: Stellungnahme des AFS vom 21. Juli 2010
- Beilage 8: Rückgabeplan des AFS, Bewilligung Nr. 2009 / 01 – 88 (Plan-Nr. 0584-02), vom 4. September 2009
- Beilage 9: Rückgabeplan des AFS, Bewilligung Nr. 2009 / 01 – 88 (Plan-Nr. 0584-03), vom 4. September 2009
- Beilage 10: Rückgabeplan des AFS, Bewilligung Nr. 2009 / 01 – 88 (Plan-Nr. 09.04.617 – PL1), 1. Nachtrag, vom 21. Juli 2010
- Beilage 11: Rückgabeplan des AFS, Bewilligung Nr. 2009 / 01 – 88 (Plan-Nr. 09.04.616 – PL3), 1. Nachtrag, vom 21. Juli 2010

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 3000 Bern 14, 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 fol-

genden Tag zu laufen.

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.