



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL**

06.07.2011

---

## **Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)**

**Teil IIIC 7. Serie und  
Anpassung Konzeptteil Teil III B5 – Heliports  
mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht**

---

**Impressum****Herausgeber**

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL  
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

**Karten reproduziert mit Bewilligung von**

Bundesamt für Bevölkerungsschutz BABS, Verzeichnis der Kulturgüter  
Bundesamt für Kultur BAK  
Bundesamt für Landestopografie swisstopo, © 2011 swisstopo (BA110413)  
Bundesamt für Statistik BFS  
Bundesamt für Umwelt BAFU

**Karten und grafische Gestaltung**

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

**Bezugsquelle**

In elektronischer Form: [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)

# **Sachplan**

## **Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)**

**Teil IIIC 7. Serie und  
Anpassung Konzeptteil Teil III B5 – Heliports  
mit Erläuterungs- und Prüfungsbericht**

**06.07.2011**

Die Konzepte und Sachpläne nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) stellen die wichtigsten Raumplanungsinstrumente des Bundes dar. Sie ermöglichen ihm, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereich der raumwirksamen Tätigkeiten umfassend nachzukommen und helfen ihm, den immer komplexeren räumlichen Problemstellungen bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben gerecht zu werden. Der Bund zeigt in den Konzepten und Sachplänen, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und in Berücksichtigung welcher Anforderungen und Vorgaben er zu handeln gedenkt. In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Bundesstellen und den Kantonen erarbeitet, unterstützen die Konzepte und Sachpläne die raumplanerischen Bestrebungen der Behörden aller Stufen.

## **Inhalt**

### **Einleitung**

#### **Sachplaninhalt**

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde

#### **Konzeptionelle Ziele und Vorgaben**

Anpassung Teil III B5 – Heliports: Aufhebung Heliport Benken (SG)

#### **Objektblätter** (Teil III**C**)

SG St. Gallen-Altenrhein

Legende zur Anlagekarte

Begriffserklärungen zum Objektblatt

#### **Anhänge**

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV (Teil III**C** 7. Serie)

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV (Teil III**C** 7. Serie)



## Einleitung

Die konzeptionellen Ziele und Vorgaben des SIL verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 (SIL Teile I bis IIIB).

Die anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen werden in den Objektblättern festgelegt. Die ersten sechs Objektblattserien mit insgesamt 39 Flugplätzen verabschiedete der Bundesrat am 20. Januar 2002, am 14. Mai 2003, am 18. August 2004, am 2. November 2005, am 7. Dezember 2007 und am 1. Juli 2009.

Die vorliegende siebte Objektblattserie (SIL Teil IIIC) umfasst folgende Anlagen:

	<b>Kanton</b>	<b>Anlage</b>	<b>Teilnetz</b>
Neues Objektblatt	SG	St. Gallen-Altenrhein	Regionalflugplatz

Zudem wird das Heliporterflugfeld Benken (SG) aus dem Teilnetz der Heliports (SIL Teil III B5) gestrichen.

## Sachplaninhalt

Datum der Beschlussfassung durch die Bundesbehörde (Stand 06.07.2011)

<b>IIIA Grundsätze zur Handhabung des SIL</b>		<b>Beschlüsse</b>
Sachplanrelevanz	IIIA – 1	18.10.2000
Aktualisierung	IIIA – 2	18.10.2000
Anpassungserfordernis	IIIA – 3	18.10.2000
Prüfung der Vereinbarkeit von raumwirksamen Tätigkeiten mit dem SIL	IIIA – 4	18.10.2000
<b>IIIB Konzeptionelle Ziele und Vorgaben</b>		
Generelle Ausrichtung der Zivilluftfahrt	IIIB – 3	18.10.2000
Effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur	IIIB – 3	18.10.2000
Einordnung in den Gesamtverkehr	IIIB – 7	18.10.2000
Umfassender Umweltschutz	IIIB – 10	18.10.2000
Räumliche Abstimmung	IIIB – 15	18.10.2000
Teilnetze		
B1 – Landesflughäfen	IIIB1 – B7 – 2	18.10.2000
B2 – Regionalflugplätze	IIIB1 – B7 – 7	18.10.2000
B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze	IIIB1 – B7 – 13	18.10.2000
B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze (Anpassung/Reduktion des Netzes im Zusammenhang mit Interlaken)	IIIB1 – B7 – 13	02.11.2005
B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze (Anpassung Grundsatz 5)	IIIB1 – B7 – 13	07.12.2007
B4 – Flugfelder	IIIB1 – B7 – 20	18.10.2000
B5 – Heliports	IIIB1 – B7 – 24	18.10.2000
B5 – Heliports (Anpassung des Netzes im Zusammenhang mit Interlaken)	IIIB1 – B7 – 24	02.11.2005
B5 – Heliports (Verzicht auf den Heliport Val Müstair (GR))	IIIB1 – B7 – 24	07.06.2011
B5 – Heliports (Aufhebung Heliport Benken (SG))	IIIB1 – B7 – 24	06.07.2011
B6 – Landestellen	IIIB1 – B7 – 30	18.10.2000
B6a – Gebirgslandeplätze	IIIB1 – B7 – 31	18.10.2000
B6a – Gebirgslandeplätze (Anpassung)	IIIB6a	27.06.2007
B6b – Spitällandeflächen	IIIB1 – B7 – 34	18.10.2000
B6c – Lastaufnahmeflächen	IIIB1 – B7 – 35	18.10.2000
B6d – Start – und Landestellen für Hängegleiter	IIIB1 – B7 – 36	18.10.2000
B6e – Übrige Landestellen	IIIB1 – B7 – 37	18.10.2000
B7 – Flugsicherungsanlagen	IIIB1 – B7 – 38	18.10.2000
<b>IIIC Anlagespezifische Ziele und Vorgaben</b>		
<b>Objektblätter</b>		<b>Serie</b>
ZH Hausen am Albis	3	IIIC – ZH-2
ZH Speck-Fehraltorf	3	IIIC – ZH-3

ZH	Hasenstrick	4	IIIC – ZH-4	02.11.2005
BE	Bern-Belp	1	IIIC – BE-1	30.01.2002
BE	Interlaken	3	IIIC – BE-2	18.08.2004
BE	Interlaken (Anpassung)	4	IIIC – BE-2	02.11.2005
BE	Reichenbach	2	IIIC – BE-3	14.05.2003
BE	Courtelary	4	IIIC – BE-4	02.11.2005
BE	Courtelary (Anpassung)	6	IIIC – BE-4	01.07.2009
BE	Biel-Kappelen	4	IIIC – BE-5	02.11.2005
BE	Langenthal	4	IIIC – BE-6	02.11.2005
BE	Saanen	5	IIIC – BE-7	07.12.2007
BE	St.Stephan	4	IIIC – BE-8	02.11.2005
BE	Zweisimmen	5	IIIC – BE-9	07.12.2007
LU	Triengen	5	IIIC – LU-1	07.12.2007
LU	Luzern-Beromünster	6	IIIC – LU-2	01.07.2009
NW	Buochs	6	IIIC – NW-1	01.07.2009
FR	Ecuvillens	1	IIIC – FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	1	IIIC – FR-2	30.01.2002
FR	Gruyères	1	IIIC – FR-3	30.01.2002
FR	Schwarzsee	1	IIIC – FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	4	IIIC – SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (Anpassung)	6	IIIC – SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	IIIC – SO-2	18.08.2004
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	IIIC – SG-1	06.07.2011
GR	Samedan	1	IIIC – GR-1	30.01.2002
AG	Birrfeld	4	IIIC – AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (Anpassung)	2	IIIC – AG-1	14.05.2003
AG	Fricktal-Schupfart	1	IIIC – AG-3	30.01.2002
TG	Amlikon	4	IIIC – TG-1	02.11.2005
TG	Lommis	4	IIIC – TG-2	02.11.2005
TG	Sitterdorf	4	IIIC – TG-3	02.11.2005
TI	Lugano-Agno	3	IIIC – TI-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette	4	IIIC – VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (Anpassung)	3	IIIC – VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (2. Anpassung)	5	IIIC – VD-1	07.12.2007
VD	Payerne	5	IIIC – VD-2	07.12.2007
VD	Bex	2	IIIC – VD-3	14.05.2003
VD	Bex (Anpassung)	5	IIIC – VD-3	07.12.2007
VD	Montricher	6	IIIC – VD-4	01.07.2009
VS	Münster	2	IIIC – VS-2	14.05.2003
VS	Raron Flugplatz	2	IIIC – VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	IIIC – VS-6	14.05.2003

VS	Region Wallis Südost (VS-SE)	GLP 1	IIIIC – GLP VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhorn	GLP 1	IIIIC – GLP 1	17.09.2010
VS	Alphubel	GLP 1	IIIIC – GLP 2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	GLP 1	IIIIC – GLP 3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	GLP 1	IIIIC – GLP 4	17.09.2010
VS	Trift	GLP 1	IIIIC – GLP 5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	GLP 1	IIIIC – GLP 6	17.09.2010
NE	<del>La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures</del>	4	<del>IIIIC</del> – NE-1	30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (Anpass.)	4	IIIIC – NE-1	02.11.2005
NE	Môtiers	4	IIIIC – NE-2	02.11.2005
NE	Neuchâtel	5	IIIIC – NE-3	07.12.2007
JU	Bressaucourt	3	IIIIC – JU-1	18.08.2004

**Weitere Objektblattserien sind in Vorbereitung**

## **SIL – Konzeptionelle Ziele und Vorgaben**

### **Teil III B5 – Heliports**

#### **Aufhebung Heliport Benken (SG)**

Im Konzeptteil des SIL vom 18. Oktober 2000 ist das Helikopterflugfeld Benken (SG) als Luftfahrtanlage festgesetzt.

Die Firma, die das Helikopterflugfeld ursprünglich betrieben hatte, wurde 2005 aufgelöst. Der Nachfolger, an den die Betriebsbewilligung übertragen werden sollte, verzichtet auf den Weiterbetrieb des Flugfelds und beantragte im November 2008 dessen Aufhebung. In ihrer Stellungnahme vom November 2008 begrüsste die Standortgemeinde Benken diese Aufhebung. Das Areal soll neu der Wohn- und Gewerbezone WG3 zugewiesen werden. Nach Rücksprache mit den betroffenen kantonalen Fachstellen erklärte sich im Februar 2009 auch das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen mit der Aufhebung des Helikopterflugfelds einverstanden. Die Ausgangslage und die Haltung der Beteiligten sind im Schreiben des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) vom 3. März 2009 zusammengefasst (Abschluss SIL-Koordination).

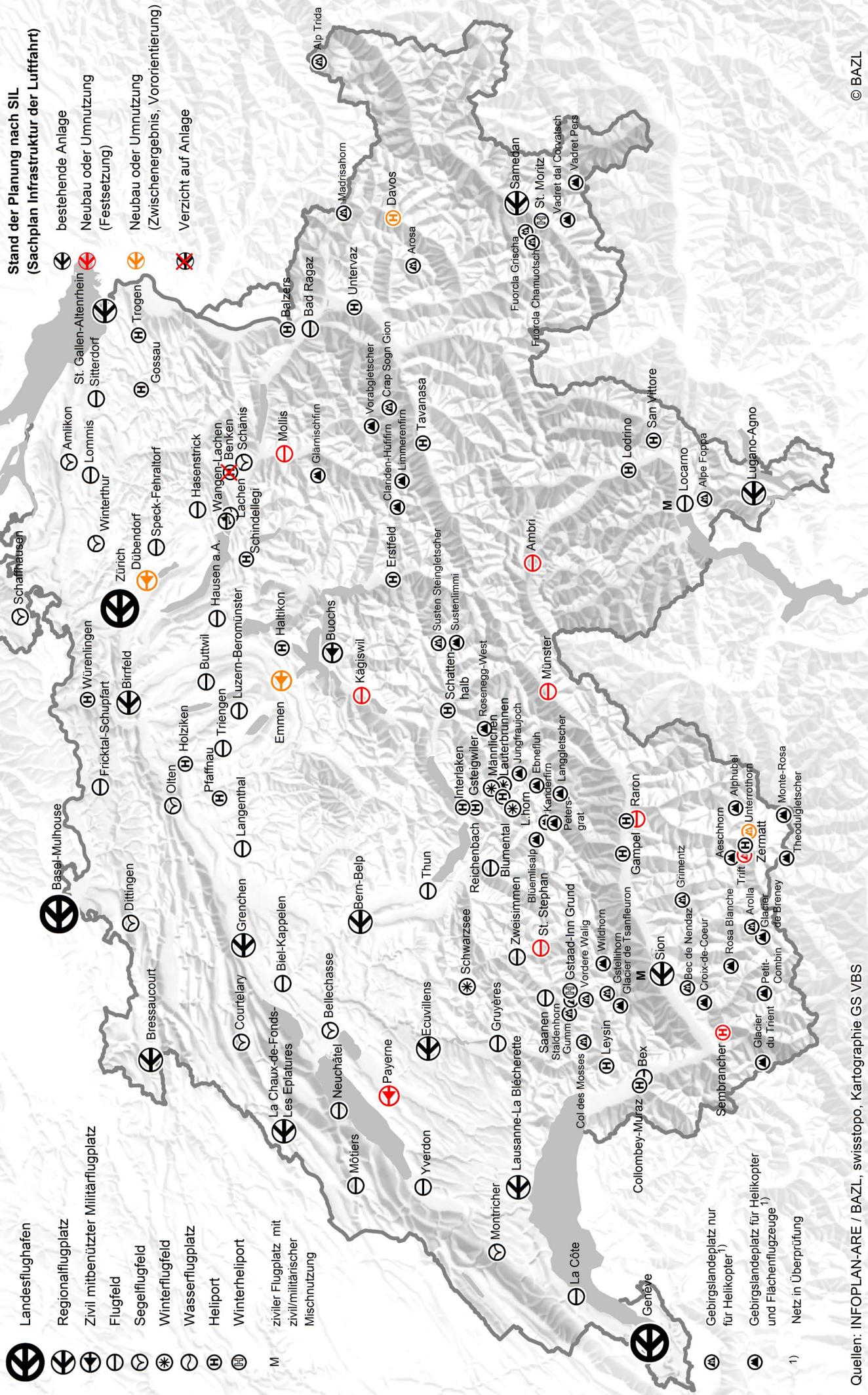
Das Helikopterflugfeld Benken erfüllt die aviatischen und raumplanerischen Voraussetzungen für den Weiterbetrieb nicht mehr. Seiner Aufhebung steht aus Sicht der zuständigen Bundesfachstellen nichts entgegen. Diese Aufhebung bedingt folgende Anpassung im Konzeptteil des SIL vom 18. Oktober 2000:

Der Heliport Benken (SG) wird aus dem Teilnetz der Heliports (SIL Teil III B5) gestrichen.  
Die Karten zum Gesamt- und zu den Teilnetzen werden entsprechend angepasst (vgl. Rückseite).

Die Betriebsbewilligung vom 19. November 1987 fällt dahin.

## Zivilflugplätze

Stand: Mai 2011



## Objektblatt 7. Serie

III C – SG-1      St. Gallen-Altenrhein

Legende zur Anlagekarte



Anlage: **St.Gallen-Altenrhein** **SG-1**

Teilnetz: Regionalflugplatz

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

#### **Generelle Informationen und technische Daten:**

- Standortkanton: St.Gallen
- Perimetergemeinden: Thal
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Rheineck, Thal
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Thal
  
- Verkehrsleistung:
  - Ø 4 Jahre: 33'900 (2000-04)
  - max. 10 Jahre: 37'180 (2001)
  - Datenbasis LBK: 40'000
  - Potential SIL: 36'500

#### **Zweck der Anlage/Funktion im Netz:**

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

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

#### **Stand der Koordination:**

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

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

#### **Verweis:**

Teilnetz Regionalflugplätze  
III – B2

#### **Grundlagendokumente:**

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

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

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

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

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

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

F E S T L E G U N G E N		F	Z	V
<b>Zweckbestimmung:</b> Der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein soll die Anbindung der Ostschweiz und des benachbarten Auslandes an den nationalen und internationalen Luftverkehr sicherstellen. Priorität haben der Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Soweit innerhalb der festgelegten Entwicklungsgrenzen Spielraum besteht, dient der Flugplatz auch der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Flugsport.		•		
Der Flugplatz ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Seine Entwicklung richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf. Sie ist durch das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt, es werden keine Erleichterungen nach Lärmschutzverordnung (LSV) gewährt.		•		
Der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein ist ein privates Flugfeld. Bei einem Ausbau des Linienverkehrs ist er zu konzessionieren, was nur im Einvernehmen mit Österreich erfolgen soll.		•		
<b>Rahmenbedingungen zum Betrieb:</b> Der Flugplatz wird im bisherigen Rahmen weiterbetrieben. Grundlagen sind die Bestimmungen im Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich von 1991, in der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung von 1992 sowie im bestehenden Betriebsreglement. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Mittelfristig sollen die Voraussetzungen für einen massvollen Ausbau des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot geschaffen werden. Die Schweiz führt dazu das Gespräch mit den zuständigen Behörden Österreichs weiter. Bei einem solchen Ausbau ist die Zahl der Flugbewegungen auf jährlich 36'500 begrenzt. Für Linien- und Charterflüge (Flüge nach Instrumentenflugregeln IFR) sind die Betriebszeiten auf 6 bis 22 Uhr (Montag bis Samstag) und 7.30 bis 22 Uhr (Sonntag) zu beschränken. Für den Verspätungsabbau sind bei Linienflügen Ausnahmebewilligungen bis 23 Uhr möglich. Für den Geschäftsreiseverkehr sind die Betriebszeiten auf 6.30 bis 22 Uhr (Montag bis Freitag), 7.30 bis 22 Uhr (Samstag) und 10 bis 22 Uhr (Sonntag) zu beschränken. Bei der allgemeinen Luftfahrt sind die bisherigen Betriebszeiten weiterzuführen.		•	•	
<b>Flugplatzperimeter:</b> Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich den Flächen für künftige Hochbauten und Abstellflächen nördlich der Piste und der Fläche für die im Zusammenhang mit einem Ausbau des Flugbetriebs geplante Verlängerung der Piste im Osten (vgl. Anlagekarte).		•		

	F	Z	V
<b>Lärmbelastung:</b> <p>Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Die entsprechende Festlegung der zulässigen Lärmelastung nach Lärmschutzverordnung (LSV) erfolgt im Rahmen der Genehmigung des geplanten Ausbaus des Flugbetriebs. Bis dahin richtet sich die Ermittlung der Lärmelastung nach den Bestimmungen der LSV, die ermittelte Lärmelastung ist in einem Lärmelastungskataster (LBK) festzuhalten.</p>	•		
<b>Hindernisbegrenzung:</b> <p>Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Der Hindernisbegrenzungskataster ist entsprechend anzupassen.</p>	•		
<b>Natur- und Landschaftsschutz:</b> <p>Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p> <p>Massnahmen für die Behebung allfälliger Konflikte zwischen dem Flugverkehr und den umgebenden Vogelschutzgebieten sind beim geplanten Ausbau des Flugbetriebs zu prüfen und umzusetzen.</p>	• • •		
<b>Erschliessung:</b> <p>Die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen auf dem Flugplatz sind nach Möglichkeit so zu treffen, dass die Strassenerschliessung über die bestehende Staatsstrasse am westlichen Pistenkopf jederzeit ungehindert befahrbar bleibt.</p> <p>Bis zu einer Realisierung der Pistenverlängerung im Osten bleibt die Zufahrt zur Kläranlage am Rhein ungehindert befahrbar.</p>	• •		
E R L Ä U T E R U N G E N	ZUSTÄNDIGE STELLE		
<b>Betriebskonzession, Zusammenarbeit mit Österreich:</b> <p>Der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein ist in der Schweiz der einzige Regionalflugplatz mit Linienverkehr im Status eines privaten Flugfelds. Nach Luftfahrtgesetz (Art. 36a) ist für Flugplätze, die dem öffentlichen Verkehr dienen, eine Betriebskonzession erforderlich. Eine massvolle Entwicklung des Betriebs wird angestrebt. Namentlich sollen Infrastruktur und Betriebszeiten besser auf die Ansprüche des Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehrs ausgerichtet werden (Wirtschaftlichkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit). Die Flugplatzhalterin hat ein entsprechendes Projekt ausgearbeitet, zu dem in der Schweiz auf Behördenebene ein Konsens gefunden werden konnte, der auch die Konzessionierung des Flugplatzes umfasst.</p>	Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung: Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern  Flugplatzhalter: Airport Altenrhein AG Flughafenstrasse 11 9423 Altenrhein		

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

**Zweckbestimmung, Betrieb:**

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

**Flugplatzperimeter, Infrastruktur:**

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

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

**Lärmbelastung:**

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

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

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

Erleichterungen nach LSV sollen nicht gewährt werden.

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

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

#### **Hindernisbegrenzung:**

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

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

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

#### **Natur- und Landschaftsschutz, Umwelt:**

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

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

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

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

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

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

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

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

### **Erschliessung:**

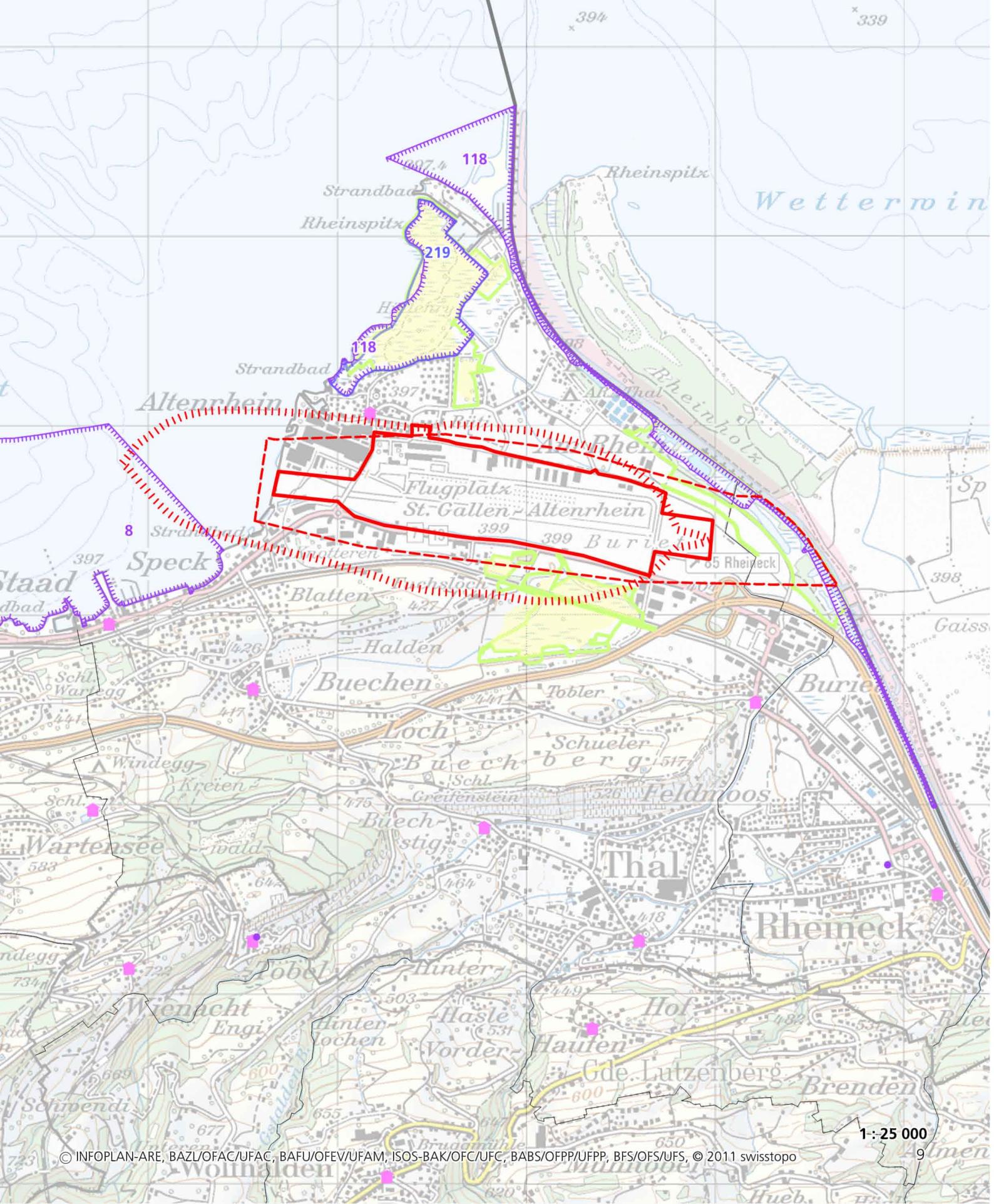
Die Strassenerschliessung des Flugplatzes erfolgt über die Staatsstrasse am westlichen Pistenkopf. Massnahmen zur Sicherung der Kreuzung mit An- und Abflügen (z.B. Barriere) sind derzeit nicht vorgesehen. Probleme für den Strassenverkehr könnten sich beim Start von Flugzeugen auf der Piste 10 nach Osten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

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

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



**Regionalflugplatz  
St.Gallen-Altenrhein**





# Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenu du PSIA Contenuti PSIA	Festsetzung coordination réglée dato acquisito	Zwischenergebnis coordination en cours risultato intermedio	Vororientierung information préalable informazione preliminare
Flugplatzperimeter périmètre d'aérodrome perimetro dell'aerodromo			
Gebiet mit Hindernisbegrenzung territoire avec limitation d'obstacles area con limitazione degli ostacoli			
Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II)* territoire exposé au bruit (VP DS II)* area con esposizione al rumore (VP GS II)*			

## Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo

1  
...  
...  
...

\* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax. Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports. In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento sonoro (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax.

## Inhalte anderer Sachpläne Contenu d'autres plans sectoriels Contenuti degli altri piani settoriali

	Waffen- und Schiessplätze places d'armes et de tir piazze d'armi e di tiro
	Militärflugplätze aérodromes militaires aerodromi militari
	AlpTransit
	Übertragungsleitungen (Projekte) lignes de transport d'électricité (projets) elettrodotti (progetti)

## Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti

	Landesgrenze frontière nationale confine nazionale
	Kantongrenze limite de canton confine cantonale
	Gemeindegrenze limite de commune confine comunale

## Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale

	BLN-Objekt objet IFP oggetto IFP
	Moorlandschaft site marécageux zona palustre
	Flachmoor bas-marais palude
	Hoch- und Übergangsmoor haut-marais et marais de transition turbiera alta e turbiera di transizione
	Auengebiet zone alluviale zona goleale
	Wasser- und Zugvogelreservat réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs riserva di uccelli aquatici e di uccelli migratori
	Jagdbanngebiet district franc bandita
	Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica
	Kulturgut bien culturel bene culturale
	ISOS-Objekt objet ISOS oggetto IAMP



## Begriffserklärungen zum Objektblatt

<b>Perimetergemeinden</b>	Gemeinden, auf deren Gebiet der im SIL festgelegte Flugplatzperimeter verläuft. Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal.
<b>Gemeinden mit Hindernisbegrenzung</b>	Gemeinden, deren Gebiet von der im SIL festgelegten Hindernisbegrenzung betroffen ist. Die Hindernisbegrenzung entspricht bei konzessionierten Flugplätzen der äusseren Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss Sicherheitszonenplan, bei Flugfeldern der äusseren Umgrenzung der Hindernisflächen gemäss Hindernisbegrenzungskataster (beschränkt auf eine Höhe von 60 m über Grund).
<b>Gemeinden mit Lärmbelastung</b>	Gemeinden, deren Gebiet von der im SIL festgelegten Lärmbelastungskurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (gemäss Lärm schutzverordnung; LSV) betroffen ist.
<b>Verkehrsleistung - Ø 4 Jahre</b>	durchschnittliche Zahl der jährlichen Flugbewegungen der letzten vier Jahre.
<b>- max. 10 Jahre</b>	grösste Zahl der jährlichen Flugbewegungen in den letzten 10 Jahren (mit Betriebsjahr).
<b>- Datenbasis LBK</b>	Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit Angabe des Referenzjahrs, auf deren Basis der geltende Lärm belastungskataster (LBK) berechnet wurde.
<b>- Potential SIL</b>	Zahl der jährlichen Flugbewegungen, die im Koordinationsprozess als Richtwert für die künftige Entwicklung vereinbart wurde. Sie dient als Basis für die Berechnung der Lärm belastungskurve.
<b>Festlegungen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Grundsätze G</li><li>• Festsetzungen F</li><li>• Zwischenergebnisse Z</li><li>• Vororientierungen V</li></ul>

**Grundsätze**  
**G**

Grundsätze sind Festlegungen, die keiner räumlichen Abstimmung bedürfen oder die sich nicht auf konkrete räumliche Abstimmungsfragen beziehen; sie sind einer Festsetzung gleichgestellt.

**Festsetzungen**  
**F**

Festsetzungen zeigen, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Festsetzung bezeichnet werden, wenn

- eine hinreichende Zusammenarbeit stattgefunden hat und
- die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind (Grobabstimmung).

Gemäss Artikel 15 der Raumplanungsverordnung (RPV) darf ein konkretes Vorhaben erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf dafür besteht, eine Prüfung von Alternativstandorten stattgefunden hat, das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist, sich die wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt auf Grund der vorhandenen Grundlagen grob beurteilen lassen und wenn die Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich gegeben ist.

Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren; sie legen den räumlichen, zeitlichen und organisatorischen Rahmen fest, innerhalb welchem sich die Behörden bei der Erfüllung ihrer raumwirksamen Aufgaben zu bewegen haben.

**Zwischenergebnisse**  
**Z**

Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht in allen Teilen aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Zwischenergebnis bezeichnet werden, wenn

- die Zusammenarbeit eingeleitet ist und
- noch nicht abschliessend beurteilt werden kann, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.

Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren und – soweit bereinigt – in der Sache; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.

Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.

**Vororientierungen**  
**V**

Vororientierungen zeigen raumwirksame Tätigkeiten, welche erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können, die sich aber noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen. Eine Abstimmungsanweisung kann als Vororientierung bezeichnet werden, wenn

- die vorgesehene raumwirksame Tätigkeit noch zu wenig bestimmt ist, um den überörtlichen Koordinationsbedarf zu ermitteln und
- die Zusammenarbeit noch nicht eingeleitet ist.

Vororientierungen binden die Behörden in der Regel im Verfahren; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.

## **Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV**



## **Inhalt Erläuterungsbericht**

- 1 Anlass und Gegenstand der Planung
- 2 Planungsablauf
- 3 Zusammenarbeit
- 4 Anhörung und Mitwirkung
- 5 Berücksichtigung der Anträge



## 1 Anlass und Gegenstand der Planung

Für die Erarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil mit den Sachplanteilen

- I Allgemeines (Einleitung und Lesehilfe)
- II Luftfahrtinfrastruktur – Stand und prognostizierte Entwicklungen
- IIIA Grundsätze zur Handhabung des SIL
- IIIB Konzeptionelle Ziele und Vorgaben zur Luftfahrtinfrastruktur

In einer zweiten Phase wird nun schrittweise der Teil

- IIIC Anlagespezifische Ziele und Vorgaben

mit den Objektblättern für jede Anlage festgelegt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist beauftragt, diesen Sachplanteil in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesstellen zu erarbeiten.

Die sechs bisherigen Objektblattserien mit insgesamt 39 Anlagen, davon 9 Regionalflugplätze, 2 zivil mitbenützte Militärflugplätze, 26 Flugfelder und 2 Helikopterflugfelder, verabschiedete der Bundesrat am 30. Januar 2002, am 14. Mai 2003, am 18. August 2004, am 2. November 2005, am 7. Dezember 2007 und am 1. Juli 2009.

Die vorliegende siebte Serie enthält folgende Anlage:

	<b>Kanton</b>	<b>Anlage</b>	<b>Teilnetz</b>
Neues Objektblatt	SG	St. Gallen-Altenrhein	Regionalflugplatz

Zudem soll das Helikopterflugfeld Benken (SG) aufgehoben werden. Er wird aus dem Teilnetz der Heliports (Teil III B5) gestrichen.

## 2 Planungsablauf

### Bisherige Schritte

- 1998 Erster Sachplanentwurf mit Konzeptteil und Objektblättern für alle Anlagen vom 30. September 1998
- 1999 Öffentliche Auflage, Anhörung der Behörden und Mitwirkung der Bevölkerung  
Auswertung der rund 17'500 Stellungnahmen  
Einleitung der Überarbeitung des Sachplans in zwei Stufen
- 2000 Überarbeitung der konzeptionellen Teile I bis IIIB
- Bereinigungsgespräche mit allen Kantonen und interessierten Bundesstellen
  - Sachplanentwurf vom 28. April 2000
  - Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation
  - 18. Oktober 2000: Verabschiedung durch den Bundesrat
- 2001/02 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 1. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 21. August 2001
  - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 30. Januar 2002
- 2002/03 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 2. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 30. September 2002
  - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 14. Mai 2003
- 2003/04 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 3. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom Juni 2003 (Lugano-Agno), 31. Juli 2003 (Bressaucourt) und 11. Februar 2004 (übrige Anlagen)
  - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Information und Mitwirkung der Bevölkerung zur Anlage Bressaucourt
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 18. August 2004
- 2004/05 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 4. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 25. Januar 2005 (Courtelary, Môtiers), 16. März 2005 (La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures) und 4. November 2004 (übrige Anlagen)
  - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zu den Objektblättern Interlaken, Saanen, St.Stephan und Zweisimmen
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 2. November 2005, Rückweisung der Objektblätter Saanen und Zweisimmen zur Bereinigung der Differenzen mit dem Kanton Bern

- 2001-07 Überprüfung Netz der Gebirgslandeplätze, konzeptioneller Teil IIIB6a
- Erarbeitung konzeptionelle Ziele und Vorgaben in Zusammenarbeit mit den Bundesstellen, betroffenen Kantonen und interessierten Organisationen
  - August 2006: Anhörung der Kantone und interessierten Organisationen nach Art. 19 RPV; Überarbeitung der konzeptionellen Ziele und Vorgaben
  - Januar 2007: Anhörung der Kantone gemäss Art. 20 RPV (Behördenverfahren)
  - Mai 2007: Konsultation der Bundesstellen
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 27. Juni 2007
- 2006/07 Überarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblätter 5. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Bereinigung der Differenzen mit dem Kanton Bern zu den Objektblättern Saanen und Zweisimmen
  - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 1. Mai 2007 (Payerne), 15. Mai 2007 (Saanen, Zweisimmen), 26. Juni 2007 (Triengen) und 4. Juli 2007 (Lausanne-La Blécherette, Bex, Neuchâtel)
  - Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt Payerne
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 7. Dezember 2007
- 2007/09 Überarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblätter 6. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 21. November 2007 (Buochs), März 2009 (Luzern-Beromünster, Montricher, Courtelary, Grenchen)
  - Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt Buochs
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 1. Juli 2009
- 2008/10 Erarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblätter GLP 1. Serie
- Koordinationsprozess für die Gebirgslandeplätze in der Region Wallis Südost mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Organisationen); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Entwurf der Objektblätter vom April 2009
  - Anhörung des Kantons und der Gemeinden, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 17. September 2010
- 2007/11 Überarbeitung anlagespezifischer Teil IIIC, Objektblätter 7. Serie
- Koordinationsprozess für den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
  - Entwurf des überarbeiteten Objektblatts vom 6. Oktober 2010; Entwurf Aufhebung Heliport Benken (Anpassung Teil III B5 – Teilnetz Heliports)
  - Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt St. Gallen-Altenrhein
  - Verabschiedung durch den Bundesrat am 6.Juli 2011

### 3 Zusammenarbeit

Grundlage für die Erarbeitung des Objektblatts St. Gallen-Altenrhein war das im Konzeptteil des SIL verlangte Koordinationsprotokoll zur räumlichen Abstimmung (Teil III A-3). Dieses Koordinationsprotokoll hält die Ergebnisse der Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Planungsträgern in den Jahren 2005 bis 2007 fest:

- zuständige Bundesstellen
  - Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL, Federführung)
  - Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
  - Bundesamt für Umwelt (BAFU)
- zuständige Stellen der betroffenen Kantone (in der Regel die Raumplanungsfachstelle)
- betroffene Gemeinden
- Anlagebetreiber (Flugplatzhalter)
- Behörden und betroffene Gemeinden des österreichischen Bundeslandes Vorarlberg

Für die Aufhebung des Heliports in Benken holte das BAZL das Einverständnis von Kanton, Standortgemeinde und Grundeigentümer ein.

### 4 Anhörung und Mitwirkung

Im ersten Quartal 1999 wurden in Zusammenarbeit mit den Kantonen bereits eine Anhörung der betroffenen Gemeinden und die Mitwirkung der Bevölkerung zum SIL durchgeführt (Entwurf Konzept- und Objektteil vom 30. September 1998).

Zum überarbeiteten Objektblatt St. Gallen-Altenrhein wurden die hauptbetroffenen Bundesstellen bereits 2008 konsultiert. Anschliessend führten der Bund und der Kanton St. Gallen verschiedene Gespräche und Schriftenwechsel mit den zuständigen österreichischen Behörden über den Status und die künftige Entwicklung des Flugplatzes. Die Anhörung der betroffenen Kantone und Gemeinden sowie eine zweite Information und Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt wurden im vierten Quartal 2010 durchgeführt. Gleichzeitig erfolgte die Anhörung zur Aufhebung des Heliports Benken.

Die Kantone prüften, ob das vorliegende Objektblatt mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Richtplanung übereinstimmt und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen.

Die Bundesstellen prüften, ob das Objektblatt mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Artikel 13 RPG bestehen.

Die Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung sowie die Art der Berücksichtigung sind nachfolgend zusammengestellt. Mit Österreich konnte zum Objektblatt St. Gallen-Altenrhein keine Einigung erzielt werden. Anschliessend wurden die Unterlagen den Bundesstellen für eine zweite Ämterkonsultation unterbreitet.

## 5 Berücksichtigung der Anträge

### 5.1 Ämterkonsultation

Anträge	Änderung im SIL	Bemerkungen
Propositions	Modification du PSIA	Remarques
Proposte	Modifica del PSIA	Osservazioni
<b>ASTRA Bundesamt für Strassen</b>		
keine Bemerkungen		
<b>BAV Bundesamt für Verkehr</b>		
Hinweis, dass die Finanzierung der gemäss Richtplan zu prüfenden direkten Busverbindung zwischen der Stadt St. Gallen und dem Flugplatz vom Kanton sicherzustellen ist.	keine	–
<b>BBL Bundesamt für Bauten und Logistik</b>		
keine Bemerkungen		
<b>BLW Bundesamt für Landwirtschaft</b>		
Mit den Erläuterungen zu den Fruchtfolgeflächen (FFF) einverstanden, der Kanton sollte aber noch stärker zu einem schonenden Umgang mit den FFF verpflichtet werden. Antrag zur Ergänzung der Festlegungen: «Bei der Festlegung der Standorte für den Ausbau des Flugplatzes und für die ökologischen Ersatz- und Aufwertungsmassnahmen in- und ausserhalb des Flugplatzperimeters sind die FFF gemäss Sachplan des Bundes soweit wie möglich zu schonen und zu erhalten. Müssen nach einer sorgfältigen Interessenabwägung trotzdem FFF beansprucht werden, hat der Kanton deren Kompensation zu prüfen. In der Interessenabwägung ist den FFF ein hohes, nationales Gewicht beizumessen. Das Vorgehen richtet sich nach den Vorgaben in der Vollzugshilfe 2006 des Bundes.»	keine	Der schonende Umgang mit den FFF ist eine Pflicht, die sich aus dem Sachplan FFF und der erwähnten Vollzugshilfe ergibt und die bei der Realisierung der geplanten Infrastrukturanlagen (Pistenverlängerung) in jedem Fall zu erfüllen ist. Die generelle Interessenabwägung wurde bereits im Zuge der Erarbeitung des SIL-Objektblatts vorgenommen (Koordinationsprotokoll), die detaillierte Planung und die Prüfung von Kompensationsmassnahmen bleiben dem Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz vorbehalten. Der bestehende Hinweis in den Erläuterungen im Objektblatt genügt, die vorgeschlagene Ergänzung der Festlegungen im SIL ist nicht stufengerecht. Zum Umgang mit den FFF im Zusammenspiel mit dem Bau nationaler Infrastrukturen (Kompensation der FFF, kantonale FFF-Kontingente) wird zudem auf Bundesebene noch eine Strategie zu erarbeiten sein (Abstimmung zwischen den Sachplänen Infrastruktur und FFF); Ergebnisse sind bis Anfang 2012 zu erwarten..
<b>BWO Bundesamt für Wohnungswesen</b>		
keine Bemerkungen		
<b>EFV Eidgenössische Finanzverwaltung</b>		
keine Bemerkungen		
<b>EZV Eidgenössische Zollverwaltung</b>		
keine Einwände; die allfällig vorgesehene Konzessionierung des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein hat zolltechnisch keinen Einfluss auf den Flugbetrieb	keine	–
<b>VBS Verteidigung Bevölkerungsschutz Sport</b>		
keine Konflikte mit militärischen Interessen; falls mit der Konzessionierung oder dem geplanten Pistenausbau der Luftraum geändert wird, ist eine erneute Konsultation erforderlich.	keine	–

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
<b><i>Die Post</i></b>		
	keine Bemerkungen; die Anbindung des Flughafens an den öffentlichen Verkehr ist durch die Postautolinie sichergestellt	keine –
<b><i>Schweizerische Bundesbahnen SBB</i></b>		
	keine Bemerkungen	

Die andern konsultierten Amtsstellen haben sich zu den Unterlagen nicht geäussert.

## 5.2 Anhörung der Behörden

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b>Kanton St. Gallen (Regierungsrat)</b>		
1 <b>St. Gallen-Altenrhein</b>		
Der Flugplatz spielt eine bedeutende Rolle für die Anbindung des Wirtschaftsstandorts an den übergeordneten europäischen Flugverkehr. Das Objektblatt schafft die notwendigen raumplanerischen Voraussetzungen für die angestrebte massvolle Entwicklung des Flugplatzes. Die sehr einschränkenden Rahmenbedingungen im geltenden Staatsvertrag (und in der dazu gehörenden Verwaltungsvereinbarung) sind anzupassen. Weitere Anstrengungen von Bund und Kanton für eine einvernehmliche Lösung mit Österreich werden befürwortet.	keine	Die Kontakte mit Österreich werden im Rahmen der im Staatsvertrag verankerten «Gemischten Kommission» gepflegt. Die Möglichkeiten einer Anpassung des Staatsvertrags sind in dieser Kommission zu diskutieren.
2 Festlegungen im Objektblatt entsprechen dem Kompromiss, den die Schweizer Behörden im Koordinationsprozess 2005/2006 gefunden haben (gemäß SIL-Koordinationsprotokoll Februar 2007). Betrifft namentlich die Betriebszeiten für Linien- / Charterflüge und Geschäftsreiseverkehr sowie die maximale jährliche Flugbewegungszahl von 36'500. Es besteht aus Sicht Kanton kein Anlass, von diesen Eckwerten abzuweichen.	keine	Die als Zwischenergebnis festgelegten Eckwerte zu den Betriebszeiten, dem Betriebsumfang und den Verkehrsarten entsprechen dem von den schweizerischen Behörden mittelfristig angestrebten massvollen Ausbau des Flugbetriebs (gemäß Kompromiss Koordinationsprozess). An diesen Festlegungen soll festgehalten werden.
3 Die vorliegende Festlegung zur Konzessionierung wird begrüßt, sie ist ein direktes Ergebnis aus den Gesprächen der Gemischten Kommission Schweiz-Österreich. Der Kanton geht davon aus, dass trotz vorläufigem Verzicht auf die Konzessionierung ein Linien- und Charterverkehr im Umfang von 6 Rotationen möglich bleibt.	keine	An der Festlegung, wonach der Flugplatz bei einem Ausbau des Linienverkehrs und nur im Einvernehmen mit Österreich konzessioniert werden soll, wird festgehalten. Bis dahin kann der Linien- und Charterverkehr im heutigen Umfang (von täglich 6 Rotationen) weiter betrieben werden.
4 Begrenzung Flugbewegungen auf 36'500 wird von Vorarlberg nicht bestritten. Antrag: Zahl festsetzen (anstelle Zwischenergebnis) und von der Festlegung zu den Betriebszeiten trennen.	keine	Die Begrenzung der Flugbewegungszahl ist Teil des schweizerischen Kompromisses zum angestrebten massvollen Ausbau des Flugbetriebs. Sie soll als Kompensation für die verlängerten Betriebszeiten wirken und im Betriebsreglement nicht separat oder vorgezogen umgesetzt werden. Die Begrenzung der Flugbewegungszahl und die Verlängerung der Betriebszeiten gehören zusammen (Einheit der Materie) und können demzufolge nicht in verschiedenen Kategorien festgelegt werden.
5 Der Flugplatzperimeter trägt der beabsichtigten massvollen Entwicklung Rechnung, er wird befürwortet.	keine	
6 Fruchfolgeflächen (FFF) innerhalb Flughafenperimeter (ca. 45 ha) sind vom kantonalen Kontingenç (gemäß Sachplan FFF von 1992) abzuzählen. Für Genehmigungen innerhalb Perimeter (z.B. Pistenverlängerung) ist der Bund allein zuständig.	keine	Für den Umgang mit den FFF innerhalb von Flugplatzperimetern werden derzeit auf Bundesebene Lösungen gesucht (Abstimmung Sachplan FFF mit den andern Sachplänen). Ersatzmassnahmen für eine allfällige Pistenverlängerung werden sich danach zu richten haben. Das Objektblatt macht zu den FFF keine Festlegungen; am Text in den Erläuterungen ist vorerst festzuhalten.

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
7 Umsetzung der grob dargestellten Lärmbelastungskurve auf die Nutzungsplanung ist sehr schwierig. Darstellung der IGW-Kurve für die ES II wäre hilfreich (zumal sie für den Lärmbelastungskataster ohnehin erstellt werden muss).	keine	<p>Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb. Es gibt den Rahmen für ein künftiges Betriebsreglement zum angestrebten massvollen Ausbau des Flugbetriebs vor. Bis zum Zeitpunkt der Genehmigung eines solchen Betriebsreglements ist für Nutzungsplanungen und Baubewilligungen der bestehende Lärmbelastungskataster anzuwenden bzw. ist die Lärmbelastung nach Art. 36 der LSV neu zu ermitteln.</p> <p>Im Übrigen sind die Lärmbelastungskurven zu den andern Grenzwerten (IGW ES II, PW / IGW ES III) im Koordinationsprotokoll dargestellt. Die grobe Darstellung der Kurven entspricht der Unschärfe bei den Lärmberechnungen und lässt den Behörden einen gewissen Anordnungsspielraum offen.</p>
8 Festlegungen zur Lärmbelastung durch Standläufe wird vermisst. Bei Anpassungen der Infrastrukturanlagen sind auch Lösungen zur Lärmdämmung bei Standläufen zu suchen. Zur Abklärung der Sanierungspflicht ist eine Lärmbeurteilung erforderlich.	Ergänzung der Erläuterungen zur Lärmbelastung: «Zur Lärmdämmung bei Standläufen sind auf Stufe des Betriebsreglements (Betriebszeiten), durch die Standortwahl oder mit baulichen Massnahmen Vorkehrungen zu treffen, soweit auf Grund der heutigen Situation eine Sanierungspflicht besteht oder dies beim künftigen Betrieb im Sinne der Vorsorge zu Verbesserungen beitragen kann. Die Lärmbeurteilung richtet sich nach LSV Anhang 6 (Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm).»	Mit dieser Textergänzung wird dem Anliegen des Kantons ausreichend Rechnung getragen; Festlegungen sind dazu nicht erforderlich. Zur Lärmdämmung bei Standläufen auf Grund der heutigen Situation ist derzeit ein Verfahren im Gang.
9 Der Flugplatz liegt mehrheitlich in einem mittleren Gefahrenbereich (Hochwasser). Die Bedingungen für Bewilligungen sind im kantonalen Richtplan festgelegt. Antrag: im Objektblatt festlegen, dass für den Betrieb und künftige Bauvorhaben auf dem Flugplatz die kantonalen Gefahrengrundlagen zu berücksichtigen sind.	Ergänzung der Erläuterungen zur Umwelt: «Der Flugplatz liegt mehrheitlich in einem mittleren Hochwasser-Gefahrenbereich. Für künftige Bauvorhaben und den Betrieb sind die kantonalen Vorgaben zum Hochwasserschutz zu berücksichtigen.»	Das Koordinationsprotokoll weist auf keinen Nutzungskonflikt zwischen Flugplatz und Hochwasserschutz hin. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Hochwassergefahr keinen Einfluss auf den festgelegten Flugplatzperimeter und die darin vorgesehene Anordnung der Infrastrukturanlagen hat. Die Prüfung konkreter Vorkehrungen zum Hochwasserschutz ist Gegenstand des Genehmigungsverfahrens zu den einzelnen Vorhaben. Mit der Ergänzung des Erläuterungstextes wird dem Anliegen des Kantons ausreichend Rechnung getragen; Festlegungen sind dazu nicht erforderlich.

#### **Benken (Änderung Konzeptteil)**

Das Heliokopterflugfeld wird nicht mehr weitergeführt, seine Aufhebung ist unproblematisch.

#### **Gemeinde Thal (Gemeinderat)**

1 <b>St. Gallen-Altenrhein</b>	Der Verzicht auf die Konzessionierung zum heutigen Zeitpunkt wird begrüßt. Unter den gegebenen Voraussetzungen (Haltung von Österreich) soll konsequenterweise gänzlich auf die Konzessionierung verzichtet werden.	keine	Nach Luftfahrtgesetz erfordert der Betrieb von Linienverkehr eine Betriebskonzession. Deshalb ist die Konzessionierung – namentlich bei einem Ausbau des Linienverkehrs und im Einvernehmen mit Österreich – nach wie vor anzustreben.
--------------------------------	---	-------	--

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
2 Begrenzung der Flugbewegungen auf 36'500 festsetzen (nicht nur als Zwischenergebnis festlegen).	keine	Die Begrenzung der Flugbewegungszahl ist Teil des schweizerischen Kompromisses zum angestrebten massvollen Ausbau des Flugbetriebs. Sie soll als Kompensation für die verlängerten Betriebszeiten wirken und im Betriebsreglement nicht separat oder vorgezogen umgesetzt werden. Demzufolge kann sie im Objektblatt auch nicht in einer andern Kategorie als die im Kompromiss vereinbarten Verkehrsarten und Betriebszeiten festgelegt werden (Einheit der Materie).
3 Flugplatzhalterin ist zu verpflichten, für die Durchführung von Standläufen Lärmschutzeinrichtungen zu erstellen (Schutz der umliegenden Bevölkerung vor übermässigen Immissionen).	Ergänzung der Erläuterungen zur Lärmbelastung: «Zur Lärmddämmung bei Standläufen sind auf Stufe des Betriebsreglements (Betriebszeiten), durch die Standortwahl oder mit baulichen Massnahmen Vorkehrungen zu treffen, soweit auf Grund der heutigen Situation eine Sanierungspflicht besteht oder dies beim künftigen Betrieb im Sinne der Vorsorge zu Verbesserungen beitragen kann. Die Lärmbeurteilung richtet sich nach LSV Anhang 6 (Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm).»	Mit dieser Textergänzung wird dem Anliegen der Gemeinde ausreichend Rechnung getragen. Zur Lärmddämmung bei Standläufen auf Grund der heutigen Situation bzw. zum Schutz der umliegenden Bevölkerung vor diesen Lärmimmisionen ist derzeit ein Verfahren im Gang. Eine weitergehende Festlegung von Lärmschutzeinrichtungen im SIL ist nicht erforderlich.
4 Erschliessung Altenrhein über bestehende Staatsstrasse am westlichen Pistenkopf muss jederzeit ungehindert und ohne Barriere befahrbar bleiben.	keine	Massnahmen zur Verminderung des Risikos für den Strassenverkehr beim Start von Flugzeugen nach Osten (Luft-Rückstoss von Jet-Triebwerken) werden noch zu prüfen sein. Ziel ist dabei die von der Gemeinde geforderte ungehinderte Befahrbarkeit der Staatsstrasse. Dies soll im Objektblatt auch so festgelegt werden. Dem Anliegen der Gemeinde wird somit Rechnung getragen.
5 Ein allfälliger Ersatz von Fruchtfolgeflächen bei einer Pistenverlängerung darf nicht zu Lasten der Gemeinde gehen.	keine	Für den Umgang mit den FFF innerhalb von Flugplatzperimetern werden derzeit auf Bundesebene Lösungen gesucht (Abstimmung Sachplan FFF mit den andern Sachplänen). Ein allfälliger Ersatz von FFF bei einer Pistenverlängerung wird sich danach zu richten haben.
6 Auf Pistenverlängerung ist zu verzichten, tangiert die Ostzufahrt nach Altenrhein erheblich und widerspricht dem Verkehrsrichtplan der Gemeinde (neue Zufahrtstrasse ab Autobahnausfahrt Burriet geplant). Kosten für eine allfällige Umlegung der bestehenden Zufahrt sind durch den Verursacher zu tragen.	keine	Die Pistenverlängerung ist mit dem angestrebten massvollen Ausbau des Flugbetriebs verknüpft. Sie dient der Verbesserung der Sicherheit und Zuverlässigkeit des Flugbetriebs. Auf die raumplanerische Sicherung dieser Option (Abgrenzung Flugplatzperimeter) soll nicht verzichtet werden. Ausgehend von den Festlegungen im SIL ist die Gemeinde gehalten, in ihrem Verkehrsrichtplan Alternativen für die vorgesehene neue Zufahrtstrasse zu studieren (unter Berücksichtigung der Pistenverlängerung). Der Kostenteiler ist nicht Gegenstand des SIL, er wird im Falle einer Realisierung noch zu vereinbaren sein.
7 Kosten für eine Verbesserung des ÖV-Anschlusses des Flugplatzes sind durch den Verursacher zu tragen.	keine	Zum öffentlichen Verkehrsanschluss enthält das Objektblatt keine Festlegungen. Der Kostenteiler möglicher Verbesserungen des bestehenden Anschlusses ist nicht Gegenstand des SIL.

<b>Anträge</b>	<b>Änderung im SIL</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b>Propositions</b>	<b>Modification du PSIA</b>	<b>Remarques</b>
<b>Proposte</b>	<b>Modifica del PSIA</b>	<b>Osservazioni</b>
8 Strassenareal von Rheinholzweg / Rütiweg (nördliche Begrenzung) nicht in den Perimeter integrieren.	keine	Der Flugplatzperimeter verläuft auf dem Strassenareal. Die grobe Darstellung des Perimeters lässt die genaue Zuordnung der Strasse offen (Anordnungsspielraum der Behörden). Soweit die Strasse nicht überwiegend der Erschliessung der Flugplatzanlagen dient, gehört sie – unabhängig von dieser Zuordnung – nicht zu den Flugplatzanlagen und bleibt in der Bewilligungskompetenz der Gemeinde.

***Stadt Rheineck (Stadtrat)***

**1 St. Gallen-Altenrhein**

Die Stadt ist mit den Ausführungen im Objektblatt einverstanden, ihre Anliegen sind darin enthalten.

***Kanton Appenzell Ausserrhoden (Regierungsrat)***

- 1 Ein Flugplatz mit öffentlichem Verkehr wird als Standortvorteil gewertet und ist für die Entwicklung des Kantons von Bedeutung, sofern die Wohnqualität nicht darunter leidet. Der Konsens mit massvollem Wachstum für den Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr und dessen Priorität gegenüber Schulung und Flugsport wird unterstützt. Mit vorgesehener Beschränkung der Bewegungszahl und Festlegung der Lärmkurven werden negative Auswirkungen für den Kanton in Grenzen gehalten. Die vorgesehenen Festlegungen sind geeignet, den Konsens umzusetzen und eine regionalwirtschaftlich positive Entwicklung des Flugplatzes zu ermöglichen.

***Kanton Thurgau (Departement für Bau und Umwelt)***

**1 St. Gallen-Altenrhein**

Gemäss Festlegungen im kantonalen Richtplan setzt sich der Kanton beim Bund für einen umweltverträglichen und nachhaltigen Betrieb der benachbarten Flugplätze ein. Im Falle von Altenrhein ist der Kanton Thurgau nicht übermäßig vom Lärm betroffen; in diesem Sinne keine Vorbehalte zum vorliegenden Objektblatt.

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
<b><i>Airport Altenrhein AG</i></b>		
1 <b>St. Gallen-Altenrhein</b>		
<p>Einverstanden mit den Festlegungen, werden als akzeptabler Kompromiss für künftige Entwicklung des Flugplatzes erachtet; Ausnahme ist die Beschränkung der Bewegungszahl. Antrag: Bewegungsdach von 36'500 ist aus dem Objektblatt zu streichen. Die jährlichen Lärmäuswirkungen werden durch das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt (Lärmkorsett). Zudem sind im Staatsvertrag mit Österreich die täglichen Lärmhöchstwerte festgelegt. Die technische Entwicklung bezüglich Triebwerkslärme lässt sich nicht vorhersehen, weshalb eine Bewegungszahlbeschränkung der falsche Ansatz für eine nachhaltige Lärmbegrenzung ist. Eine solche Beschränkung, zusätzlich zur Begrenzung der jährlichen und täglichen Lärmimmissionen, würde die Regelungen des Staatsvertrags zu Lasten der Schweiz unterlaufen. Sie vermag in den Verhandlungen mit Österreich offensichtlich auch nicht den Weg für die Konzessionierung zu ebnen.</p>		
<p><b>Österreich - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)</b> <b>im Einvernehmen mit dem Amt der Vorarlberger Landesregierung</b></p>		
1 <b>St. Gallen-Altenrhein</b>		
<p>Begrüßt die Festlegung, wonach der Flugplatz weiterhin den Status eines privaten Flugfelds haben wird und von einer Konzessionierung Abstand genommen wird; die zeitliche Relativierung wird ausdrücklich zurückgewiesen. Die Zustimmung zu einer Konzessionierung ist von österreichischer Seite nicht zu erwarten, Ausführungen im Objektblatt zu dahingehenden Verhandlungen sollten entfallen (Verweis auf Verbalnote vom März 2006).</p>		<p>Die Konzessionierung ist ein gesetzlicher Auftrag, dessen Umsetzung für die Schweiz ein Ziel bleiben muss. Beveckt wird die grundeigentümerverbindliche Sicherstellung der Hindernisfreiheit durch einen Sicherheitszonenplan auf schweizerischem Territorium und das Recht der Landeignung für sicherheitsrelevante und betrieblich notwendige Ausbauten zu Gunsten des Linienverkehrs. Der ebenfalls mit der Konzessionierung verbundene Zulassungzwang findet seine Grenzen in den umweltrechtlichen Vorgaben auf internationaler Stufe (Staatsvertrag, EU-Recht) und nationaler Stufe (Vorgaben SIL, Betriebsreglement).</p>
<p>Die mit dem geplanten Ausbau des Flugbetriebs angestrebten Betriebszeiten für Linien- und Charterflüge bzw. Geschäftsreiseverkehr weichen massiv von den zwischen der Schweiz und Österreich vereinbarten Betriebszeiten ab. Unter diesen Voraussetzungen könnte der vereinbarte Tages-Pegel nicht mehr eingehalten werden. Die Festlegungen im Objektblatt würden zwangsläufig eine Änderung der Verwaltungsvereinbarung bedingen, der Vorarlberg nicht zustimmen kann; die Vorwegnahme von Ergebnissen möglicher Verhandlungen durch solche Festlegungen kann nicht akzeptiert werden.</p>		<p>Mit den Festlegungen im Objektblatt legt der Bundesrat seine Zielvorstellungen über den gewünschten massvollen Ausbau des Betriebs offen. Er sorgt auf dem schweizerischen Territorium für die raumplanerische Sicherung dieser Option und definiert verbindlich die Grenzen der Entwicklung. Damit werden mögliche Verhandlungsergebnisse nicht vorweggenommen. Der Betrieb des Flugplatzes kann nur im Einvernehmen mit Österreich ausgebaut werden und setzt eine Anpassung des Staatsvertrags bzw. der Verwaltungsvereinbarung voraus.</p>

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
Unabdingbare Voraussetzung für eine Diskussion über die geringfügige Ausweitung der Betriebszeiten (nur für vereinbarte Linien und an Werktagen) wird die verbindliche Zusage sein, von einer Konzessionierung auch künftig abzusehen.		Die Verknüpfung von Betrieb und Konzessionierung ist sachlich nicht gerechtfertigt, sie ist als politische Verhandlungsvorgabe von Österreich entgegen zu nehmen.
Gebiet mit Hindernisbegrenzung betrifft ausschliesslich das Schweizer Staatsgebiet, womit die Bebauung von Grundstücken auf Vorarlberger Staatsgebiet keinen Höhenbeschränkungen unterliegt.		Die Feststellung, wonach das Gebiet mit Hindernisbegrenzung nur das Schweizer Staatsgebiet betrifft, ist richtig. Um einen sicheren Betrieb des Flugplatzes zu garantieren, müsste aber auch Österreich auf seinem Territorium für Hindernisfreiheit besorgt sein (wobei sich die Gewährleistung der Hindernisfreiheit über österreichischem Hoheitsgebiet nach österreichischem Recht zu richten hätte).

### 5.3 Mitwirkung der Bevölkerung

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
<b><i>AgF, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein</i></b>		
1 <b>St. Gallen-Altenrhein</b>  Vorgabe wird begrüßt, wonach Status des privaten Flugfelds aufrecht erhalten bleibt und Konzessionierung fallen gelassen wird. Kein Verständnis dafür, dass Konzessionierung mittel- bis langfristig weiterhin angestrebt wird.	keine	Mit der Festlegung zur Konzessionierung wird dem gesetzlichen Auftrag entsprochen, wonach der Betrieb von Linienverkehr eine Betriebskonzession erfordert. Damit soll die Durchsetzung betrieblich notwendiger und sicherheitsrelevanter Vorkehrungen (z.B. Hindernisfreiheit) gegenüber den Grundeigentümern ermöglicht werden. Auf die Begrenzung der Verkehrsmenge oder die Priorisierung der Verkehrsarten hat der mit der Konzessionierung verbundene Zulassungzwang keinen Einfluss. Massgebend bleiben hier die betrieblichen Vorgaben (bzw. die Vorgaben für die Begrenzung der Umweltauswirkungen) des Staatsvertrags, des SIL und des Betriebsreglements.
2 Grundsätze der Nachhaltigkeit sind hochzuhalten. Lärm- und Umweltbelastung sowie CO <sub>2</sub> -Ausstoss durch den Flugverkehr sollen minimiert werden. Interessen von Anwohnern, Erholungssuchenden, Natur und sanftem Tourismus sind höher zu werten als das Bequemlichkeitsbedürfnis einer kleinen Minderheit.	keine	Die Festlegungen im Objektblatt stehen mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang. Sie tragen dem Interessen- ausgleich zwischen den Ansprüchen der Wirtschaft (Luftverkehrsanschluss als Standortfaktor), der Gesellschaft (Mobilitäts- und Ruhebedürfnis) und der Umwelt (Minimierung der Lärm- und Schadstoffbelastung) Rechnung.
3 Die Festsetzung der jährlichen Flugbewegungen auf 36'500 sowie die Ausdehnung der Betriebszeiten auf 6 – 23 Uhr stehen dem Bedürfnis der Bevölkerung nach Ruhe und sauberer Luft entgegen. Gesamtflugverkehr ist auf 33'000 Bewegungen zu begrenzen, wovon maximal 5'000 Linien- und Charterflugverkehr. Geltende Betriebszeiten nach Betriebsreglement sind beizubehalten und durchzusetzen, Ausnahmen nur sehr zurückhaltend und in begründeten Fällen zu gewähren.	keine	Die vorgeschlagenen Betriebszeiten und die Begrenzung der jährlichen Bewegungszahl auf 36'500 sind Bestandteile des schweizerischen Kompromisses zum angestrebten massvollen Ausbau des Flugbetriebs. An dieser Festlegung (als Zwischenergebnis) soll festgehalten werden.
4 Standläufe ohne wirkungsvolle Schall- schutzausrüstungen sind zu untersagen.	Ergänzung der Erläuterungen zur Lärm- lastung: «Zur Lärmdämmung bei Standläufen sind auf Stufe des Betriebsreglements (Betriebszeiten), durch die Standortwahl oder mit baulichen Massnahmen Vorkehrungen zu treffen, soweit auf Grund der heutigen Situation eine Sanierungspflicht besteht oder dies beim künftigen Betrieb im Sinne der Vorsorge zu Verbesserungen beitragen kann. Die Lärmbeurteilung richtet sich nach LSV Anhang 6 (Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm).»	Mit dieser Textergänzung wird dem Anliegen des Schutzverbands ausreichend Rechnung getragen. Zur Lärmdämmung bei Standläufen auf Grund der heutigen Situation bzw. zum Schutz der umliegenden Bevölkerung vor diesen Lärmimmissionen ist derzeit ein Verfahren im Gang. Eine weitergehende Festlegung von Lärmschutzeinrichtungen im SIL ist nicht erforderlich.
5 Eine Lärmreduktion durch den Einsatz leiserer Flugzeuge darf nicht durch vermehrte Flugbewegungen oder einzelne lautere Flugzeuge kompensiert werden.	keine	Der Lärmschutz richtet sich nach den Bestimmungen des Umweltschutz- gesetzes bzw. der LSV. Massgebend für die Begrenzung der Lärmauswirkungen bleiben die Lärmbelastungskurven. Dem Einsatz lauter Flugzeuge sind bereits bei der Verkehrszulassung klare Grenzen gesetzt.

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
6 Grenzen der Lärmbelastung sind für österreichisches und schweizerisches Gebiet grundsätzlich gleichwertig festzulegen (gleicher Schutz in der Schweiz wie in Österreich).	keine	Mit den Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes (bzw. der LSV) ist über dem schweizerischen Gebiet ein ausreichender Lärmschutz gewährleistet. Eine zusätzliche Anwendung der im Staatsvertrag für das österreichische Gebiet vereinbarten, speziellen Messweise der Lärmbelastung (Lärm punktesystem) über dem schweizerischen Gebiet würde diesen gesetzlichen Vorgaben widersprechen.
7 Fluganlässe oder einzelne Flugbewegungen für Sport, Schaulust, Nostalgie oder Vergnügen sind nicht zu bewilligen.	keine	Nach der Zweckbestimmung im SIL soll der Flugplatz dem Flugsport offen stehen, soweit die festgelegten Entwicklungsgrenzen dazu Spielraum bieten. Schaulust, Nostalgie und Vergnügen sind dem SIL unbekannte Verkehrsarten. Die konkrete Ausgestaltung des Betriebs ist Gegenstand des Betriebsreglements. Es kann auch die zulässigen Verkehrsarten präzisieren. Die Bewilligung spezieller Fluganlässe ist ebenfalls nicht Gegenstand des SIL; diese richten sich nach den Bestimmungen der Luftfahrtverordnung Art. 85ff (LFV; SR 748.01).
8 Es ist nur ein Heli kopterstandplatz zu bewilligen; Standort innerhalb Perimeter mit grösstmöglichen Abstand zu Wohn- und Erholungsgebiet.	keine	Die Zahl und die Standorte einzelner Flugplatzanlagen innerhalb des Perimeters werden im Objektblatt nicht festgelegt. Dies ist Gegenstand der jeweiligen Plangenehmigungsverfahren. Bezüglich der Verkehrsmenge sowie den An- und Abflugrichtungen hat sich der Heli kopterverkehr innerhalb des festgelegten Gebiets mit Lärm belastung zu bewegen.
9 Keine umweltschutzrechtlichen Erleichterungen zu gewähren.	keine	In der Zweckbestimmung wird festgelegt, dass keine Erleichterungen nach LSV gewährt werden. Diese Forderung ist damit erfüllt.
10 Jetzige Piste in Form, Lage, Abmessungen und Beschaffenheit beizubehalten; keine Notwendigkeit für eine Pistenverlängerung gegen Osten.	keine	Die Pistenverlängerung ist mit dem angestrebten massvollen Ausbau des Flugbetriebs verknüpft. Sie dient der Verbesserung der Sicherheit und Zuverlässigkeit des Flugbetriebs. Die nutzbare Pistenlänge (und damit die einsetzbaren Flugzeugtypen) bleiben unverändert. Auf die raumplanerische Sicherung dieser Option soll nicht verzichtet werden.
11 Auf eine Ausdehnung des Flugplatzperimeters und die Ausscheidung von Reserveflächen ist zu verzichten.	keine	Der Flughafenperimeter soll das Areal für die langfristige bauliche Entwicklung des Flugplatzes und dessen Abstimmung mit den umgebenden Nutzungen sicherstellen.
12 Bestehende Zufahrt nach Altenrhein darf zu keiner Zeit eingeschränkt werden; Kapazität der Strasse darf nicht zugunsten des Flugbetriebs ausgebaut werden. Flugplatzhalter soll sich anteilmässig an Unterhaltskosten (z.B. Schneeräumung) beteiligen. Bauliche Veränderungen sind einem Verfahren nach kantonalem Baurecht zu unterziehen.	keine	Im Objektblatt wird festgelegt, dass die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen auf dem Flugplatz nach Möglichkeit so zu treffen sind, dass die Strasse nach Altenrhein jederzeit ungehindert befahrbar bleibt. Ein Ausbau dieser Strasse (ist derzeit nicht vorgesehen) wäre einem Verfahren nach kantonalem Recht zu unterziehen. Die Unterhaltskosten sind nicht Gegenstand des SIL, sie sind in einer separaten Vereinbarung zu regeln.

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
13 Anbindung an öffentlichen Verkehr muss forciert werden, Flugplatzhalterin hat sich an den Kosten zu beteiligen.	keine	Der Flugplatz verfügt über einen öffentlichen Verkehrsanschluss; mögliche Verbesserungen sollen geprüft werden. Der Kostenteiler ist nicht Gegenstand des SIL, er ist separat zu vereinbaren.
14 Mehrbelastungen durch Flugverkehrs-zunahme sind finanziell abzugeulen; für die Abgeltung von Wertverminderungen von Liegenschaften ist ein Fonds unter kantonaler Aufsicht einzurichten.	keine	Mit dem geplanten massvollen Ausbau des Flugbetriebs ist keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte verbunden. Sanierungs- oder Schallschutzmassnahmen an Gebäuden sowie gerichtlich anerkannte Wertverminderungen von Liegenschaften sind nicht zu erwarten; die Einrichtung eines Entschädigungs-fonds drängt sich nicht auf.
15 Durch geeignete Massnahmen ist sicherzustellen, dass Zollvergehen, Geldwäsche, Drogen- und Menschenhandel sowie Einschleusung von Terroristen verunmöglicht werden.	keine	Die korrekte Abwicklung von Grenzübertritten (Zoll) sowie die Umsetzung der geltenden Normen bei der Sicherheit (Security) sind nicht Gegenstand des SIL.

**Sozialdemokratische Partei Kanton St. Gallen**

1 <b>St. Gallen-Altenrhein</b>	Die Ostschweiz verfügt über eine viel zu grosse Flughafendichte. Zürich und Friedrichshafen sind schnell erreichbar; Altenrhein als Standort für Linienflüge ist unsinnig.	keine	Das schweizerische Flugplatznetz mit St. Gallen-Altenrhein als Standort für Linienflüge hat der Bundesrat bereits im SIL-Konzeptteil von 2000 festgelegt. Die Linienflüge sind zudem im Staatsvertrag mit Österreich von 1991 verankert.
2	Altenrhein soll ein privates Flugfeld bleiben. Auf den vorgesehenen massvollen Ausbau des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot sowie auf die Erhöhung der Flugbewegungen auf jährlich 36'500 ist zu verzichten. Begründet werden das Lärmkorsett und der Verzicht auf die Gewährung von Erleichterungen nach LSV.	keine	Nach Luftfahrtgesetz erfordert der Betrieb von Linienverkehr eine Betriebskonzession, weshalb ist die Konzessionierung nach wie vor anzustreben ist. Der vorgesehene massvolle Ausbau des Flugbetriebs ist das (politische) Ergebnis des Koordinationsprozesses zwischen den beteiligten Behörden; er soll zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts St. Gallen beitragen.
3	Die verbindliche Vorgabe zur ökologischen Aufwertung ist richtig. Die Anpassungen für die Sicherheit werden begründet, solange die nutzbare Pistenlänge und die eingesetzten Flugzeugtypen unverändert bleiben.	keine	
4	Die Grunderfordernisse betreffend Anbindung an den öffentlichen Verkehr sind nicht erfüllt. Das Flugfeld ist mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsangebot an die Haupteinzugsgebiete an St. Gallen und Bregenz anzuschliessen.	keine	Der Flugplatz verfügt über einen öffentlichen Verkehrsanschluss; mögliche Verbesserungen sollen jedoch geprüft werden (z.B. Direktverbindungen aus der Stadt St. Gallen).

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
<b>Grüne Partei des Kantons Thurgau</b>		
1 <b>St. Gallen-Altenrhein</b>  Der Flugbetrieb soll weder mittel- noch langfristig ausgebaut werden, der Status des privaten Flugfelds ist beizubehalten. Die Investitionen in Richtung Steigerung der Lebensqualität und touristische Attraktivität in der Euregio Bodensee dürfen nicht durch ein Wachstum des Flugverkehrs torpediert werden. Die Flughäfen Zürich und Friedrichshafen sind aus der Region in kurzer Zeit gut erreichbar, ein zusätzlicher Flugplatz dazwischen ist völlig unverhältnismässig.	keine	Das schweizerische Flugplatznetz mit St. Gallen-Altenrhein als Standort für Linienflüge hat der Bundesrat bereits im SIL-Konzeptteil von 2000 festgelegt. Nach Luftfahrtgesetz erfordert der Betrieb von Linienverkehr eine Betriebskonzession, weshalb ist die Konzessionierung nach wie vor anzustreben ist. Der vorgesehene massvolle Ausbau des Flugbetriebs ist das (politische) Ergebnis des Koordinationsprozesses zwischen den beteiligten Behörden; er soll zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts St. Gallen beitragen. Im Sinne der Nachhaltigkeit wird mit der Festlegung des Gebiets mit Lärmbelastung (Lärmkorsett) und der Begrenzung der Bewegungszahl den Anforderungen des Umweltschutzes, der Lebensqualität und touristischen Attraktivität der Region hinreichend Rechnung getragen.
<b>R. Camenisch / U. Zündt</b>		
1 <b>St. Gallen-Altenrhein</b>  Kein weiterer Ausbau des Flugplatzes (auch keine Pistenverlängerung), da Immissionen in letzter Zeit stark zugenommen haben.	keine	Der vorgesehene massvolle Ausbau des Flugbetriebs ist das (politische) Ergebnis des Koordinationsprozesses zwischen den beteiligten Behörden; er soll zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts St. Gallen beitragen. Die damit verbundene Pistenverlängerung dient der Verbesserung der Sicherheit und Zuverlässigkeit des Flugbetriebs. Die nutzbare Pistenlänge (und damit die einsetzbaren Flugzeugtypen) bleiben unverändert.
2 Bestehende Betriebszeiten sind für Anwohner an der obersten Limite; ordentliche Schliessungszeiten werden teilweise nicht eingehalten.	keine	Die bestehenden Betriebszeiten können nur über eine Anpassung des Betriebsreglements und im Einvernehmen mit Österreich geändert werden. Die vorgesehene Ausweitung der Betriebszeiten ist Teil des schweizerischen Kompromisses zum angestrebten massvollen Ausbau des Flugbetriebs. Die Einhaltung der geltenden Betriebszeiten ist nicht Gegenstand des SIL.
3 Starke Lärmbelastung in der Region durch immer grössere Flugzeuge und stationierte Helikopter; aufgrund der Baugesuche für Hangardebauten muss auch die Zukunft mit einer Zunahme der stationierten Flugzeuge gerechnet werden. Kerosingerüche im Dorf werden spürbarer wahrgenommen, stammen auch von den Triebwerkstests im Freien. Lärm- und Luftschaadstoffmessungen sind in nächster Zeit durchzuführen. Gleichzeitig ist Flugplatzhalter zu Einrichtungen zu verpflichten, damit Flugzeuge nicht mehr im Freien getestet werden.	Ergänzung der Erläuterungen zur Lärmbelastung: «Zur Lärmverteilung bei Standläufen sind auf Stufe des Betriebsreglements (Betriebszeiten), durch die Standortwahl oder mit baulichen Massnahmen Vorkehrungen zu treffen, soweit auf Grund der heutigen Situation eine Sanierungspflicht besteht oder dies beim künftigen Betrieb im Sinne der Vorsorge zu Verbesserungen beitragen kann. Die Lärmbewertung richtet sich nach LSV Anhang 6 (Belastungsgrenzwerte für Industrie- und Gewerbelärm).»	Der Flugbetrieb ist langfristig durch das festgelegte Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt. Die Zahl der stationierten Flugzeuge und die Baugesuche für Hangardebauten haben auf diese Begrenzung keinen Einfluss. Die maximale Grösse der einsetzbaren Flugzeuge ist durch die Pistendimension bestimmt. Zur Lärmverteilung bei Standläufen auf Grund der heutigen Situation bzw. zum Schutz der umliegenden Bevölkerung vor diesen Lärmbelastungen ist derzeit ein Verfahren im Gang. Eine weitergehende Festlegung von Lärmschutzeinrichtungen im SIL ist nicht erforderlich. Schadstoffmessungen im Zusammenhang mit Kerosingerüchen sind nicht Gegenstand des SIL.

<b>Anträge</b> <b>Propositions</b> <b>Proposte</b>	<b>Änderung im SIL</b> <b>Modification du PSIA</b> <b>Modifica del PSIA</b>	<b>Bemerkungen</b> <b>Remarques</b> <b>Osservazioni</b>
4 Erschliessung Flugplatz mit öffentlichem Verkehr ist ungenügend. Aufgrund der Neubauvorhaben ist mit Mehrverkehr und mehr Parkplätzen zu rechnen. Mit dem SIL ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung über das Flugfeld durchzuführen um zu gewährleisten, dass er nicht Stück für Stück ausgebaut werden kann.	keine	<p>Der Flugplatz verfügt über einen öffentlichen Verkehrsanschluss; mögliche Verbesserungen sollen jedoch geprüft werden.</p> <p>Das SIL-Objektblatt beruht auf einer Abschätzung der Umweltauswirkungen (Stufe Voruntersuchung). UVP richten sich nach den Bestimmungen der UVPV (wesentliche Änderung der Anlage); sie sind an das Bewilligungsverfahren für konkrete Projekte geknüpft (z.B. Genehmigung Betriebsreglement).</p>
5 Umzäunung und Überwachung der öffentlichen Sicherheit müssen besser funktionieren, damit Unbefugte das Areal nicht betreten oder befahren. Sicherstellen, dass das Einschleusen von kriminellen Fluggästen verunmöglich wird. Warenkontrollen so durchführen, dass auch nachts ankommende, direkt nach der Landung zum Hangar rollende Flugzeuge kontrolliert werden.	keine	<p>Die Umsetzung der geltenden Normen bei der Sicherheit (Safety und Security) sowie die korrekte Abwicklung von Grenzübertreten (Zoll) sind nicht Gegenstand des SIL.</p>



**Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV**

**Bundesamt für Raumentwicklung**  
**22.06.2011**



## **Gegenstand der Anpassung: 2 Anlagen und Anpassung Konzeptteil Teil III B5 - Teilnetz Heliports**

- Helikopterflugfeld Benken/SG, Aufhebung
- Regionalflugplatz St. Gallen-Altenrhein /SG, neu

Planende Bundesstelle: BAZL

Prüfungsunterlagen: Sachplanentwurf vom 21.06.2011  
Erläuterungen vom 21.06.2011

### **Feststellungen**

<b>Aspekte</b>	<b>Anforderungen</b>	<b>Befund</b>	<b>Beurteilung</b>
Inhalt	Sachplanerarbeitung nötig (Art. 14 Abs. 1 und Art. 17 Abs. 4 RPV)	Gemäss erstem SIL-Entscheid (18.10.2000) wird ein schrittweises Vorgehen für die Erarbeitung des anlagen spezifischen Teil III C definiert. Dementsprechend wird mit der vorliegenden Anpassung die 7. Serie Objektblätter zur Genehmigung unterbreitet. Sie umfasst zwei Anlagen: ein Heliport (gestrichen) und ein regionaler Flugplatz (neues Objektblatt) sowie die Anpassung des Konzeptteils III B5 – Teilnetz Heliports. Die geplanten Tätigkeiten wirken sich unterschiedlich auf Raum und Umwelt aus; sie erfordern eine Koordination und bedingen eine formelle Anpassung des SIL.	Anforderung erfüllt
	Konzeption der Sachplanfestlegungen zweckmäßig (Art. 14 Abs. 2 und 3 RPV)	Mit der vorliegenden Anpassung präzisiert der Bund, ausgehend vom konzeptionellen Teil des Sachplans, welche Ziele er für die betroffenen Anlagen verfolgt und welche Massnahmen zur Abstimmung mit den anderen Raumzielen und -Nutzungen vorzunehmen sind. Die Konzeption der Objektblätter und der Karten leitet sich aus den übrigen Objektblättern des Sachplans ab.	Anforderung erfüllt
	Umfassende räumliche Koordination (Art. 2 und 3 RPV)	Im Rahmen des intensiven Koordinationsprozesses und der Gespräche, namentlich zur Erstellung des Koordinationsprotokolls Altenrhein (2005-2010/11), wurden mit den betroffenen Parteien (Bundesstellen, Kantonsstellen, Gemeinden, Flugplatzhaltern, sowie den betroffenen Behörden und Gemeinden im benachbarten Bundesland Vorarlberg) alle Interessen ermittelt und beurteilt. Die Konflikte wurden dargelegt und behandelt. Die Differenzen mit der Haltung von Österreich insb. zur Frage der nach Luftfahrtgesetz erforderlichen und von Österreich abgelehnten Konzessionierung des Flugplatzes thematisiert. Lösungswege und Massnahmen sowie Aufträge sind formuliert. Die Koordination mit anderen Tätigkeiten von Bund und Kantonen (SG, TG, AR) ist sichergestellt.	Anforderung erfüllt

Aspekte	Anforderungen	Befund	Beurteilung
Inhalt	<i>Übertrag</i> Umfassende räumliche Koordination (Art. 2 und 3 RPV)	Wege für das weitere Vorgehen im Rahmen von bilateralen Gesprächen mit Österreich [ausgehend von der Festlegung, dass auf das Verfahren zur Konzessionierung bis auf Weiteres verzichtet wird und nur im Einvernehmen mit Österreich erfolgen soll] sind aufgezeigt (s. auch Brief vom 11.05.2011 an das Bundesministerium).  Die Aufhebung des Heliports Benken wurde mit dem Kanton, der Standortgemeinde, dem Flugplatzhalter und den Grundgentümern abgestimmt.	Anforderung erfüllt
	Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 1 und 3 RPG)	Der Sachplan legt Massnahmen zur besseren räumlichen Einordnung der Anlage fest. Mit diesen Massnahmen werden Nutzungskonflikte entschärft (z.B. Vermeidung von Vogelschutzgebieten, Realisierung der Pistenverlängerung, Lärmdämmung bei Standläufen) sowie nachteiligen Auswirkungen des Flugplatzes auf Bevölkerung, Wirtschaft und natürliche Lebensgrundlagen möglichst vermieden. Der beabsichtigte «massvolle Ausbau» des Flugbetriebs für St. Gallen-Altenrhein erscheint auf diesem Hintergrund vertretbar. Zweckmäßig erscheint auch das für die Beurteilung der Lärmauswirkungen über österreichischerem Gebiet definierte Lärm punkt system.	Anforderung erfüllt
	Vereinbarkeit mit geltenden Planungen und Vorschriften (Art. 2 RPV)	Die Anhörung des Standortkantons SG, der Kantone TG/AR und die Ämterkonsultation haben sowohl zur Aufhebung des Heliports wie auch zum Objektblatt St. Gallen-Altenrhein keine Unvereinbarkeiten mit Sachplänen des Bundes und den geltenden kantonalen Richtplänen zu Tage gebracht. Festgehalten wird zudem, dass der Betrieb des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein sich nach wie vor nach den Bestimmungen des Staatsvertrags richtet. Durch die für die geplante Pistenverlängerung benötigten Fruchtfolgeflächen soll das kantonale Kontingent nicht angetastet werden.	Anforderung erfüllt
	Zweckmässiger Umgang mit den Inhalt kategorien (Art. 5 RPV)	Festgesetzt sind die Zweckbestimmung der Anlage, die Rahmenbedingungen zum Betrieb gemäss Staatsvertrag, die Bedingungen zur Reduktion der Umweltbelastung, der Flugplatzperimeter, die Lärmbelastung (nach LSV), die Hindernisbegrenzung, die Bedingungen zu Natur- und Landschaftsschutz sowie die Erschliessung.	Anforderung erfüllt

<b>Aspekte</b>	<b>Anforderungen</b>	<b>Befund</b>	<b>Beurteilung</b>
Inhalt	<i>Übertrag</i> Zweckmässiger Umgang mit den Inhaltskategorien (Art. 5 RPV)	Als Zwischenergebnis aufgenommen sind die Punkte, die mit Österreich noch weiter abzustimmen sind, d.h. die Festlegungen zum «massvollen Ausbau» St. Gallen-Altenrhein mit verstärkten Linienangebot, und die dazugehörenden Bedingungen zu Flugbewegungen und Betriebszeiten.  Die vorgenommene Aufteilung der Inhaltskategorien ist zweckmässig.	Anforderung erfüllt
	Voraussetzungen für die Festsetzung konkreter Vorhaben (Art. 15 Abs. 3 RPV)	Bedarf und Standort der Anlage sind aus dem konzeptionellen Teil vorgegeben. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden die wesentlichen Auswirkungen der Anlage auf Raum und Umwelt ermittelt und die Vereinbarkeit mit der relevanten Gesetzgebung überprüft.	Anforderung erfüllt
Verfahren	Zusammenarbeit mit dem ARE und den weiteren Trägern raumwirksamer Aufgaben (Art. 17 und 18 RPV)	Die Sachplananpassung wurde in enger Zusammenarbeit mit dem ARE erarbeitet. Die hauptbetroffenen Behörden des Bundes, des Kantons SG und die betroffenen Gemeinden und die Flugplatzhalter, sowie die Behörden und Gemeinden des benachbarten Bundeslandes Vorarlberg wurden im anlagespezifischen Koordinationsprozess frühzeitig einbezogen. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit wurden im Koordinationsprotokoll erfasst.	Anforderung erfüllt
	Anhörung der Kantone und Gemeinden (Art. 19 Abs. 1 und 2 RPV)	Nach erfolgter Zusammenarbeit hatten der Standortkanton SG und die Gemeinden sowie die Nachbarkantone AR und TG, und das benachbarte Bundesland Vorarlberg bzw. Bundesministerium im 2010 (vierten Quartal) die Möglichkeit, sich offiziell zum Entwurf des Sachplans zu äussern.	Anforderung erfüllt
	Information und Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 19 Abs. 3 und 4 RPV)	Eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung und der interessierten Kreise wurde im 2010 (vierten Quartal) durchgeführt.  Der Erläuterungsbericht zeigt, wie die Einwendungen berücksichtigt worden sind.	Anforderung erfüllt
Kontrolle der Vereinbarkeit mit der kantonalen Richtplanung (Art. 20 RPV)	Der Kanton SG hatte im vierten Quartal 2010 ebenfalls die Gelegenheit, noch vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung festzustellen. Das Bereinigungsverfahren nach Art. 13 RPV wurde nicht verlangt.	Anforderung erfüllt	

<b>Aspekte</b>	<b>Anforderungen</b>	<b>Befund</b>	<b>Beurteilung</b>
Form	Form der Sachplanfestlegungen (Art. 15 RPV)	Die verbindlichen Sachplanfestlegungen sind klar ersichtlich. Text und Karten geben Aufschluss über die zum Verständnis der Festlegungen erforderlichen Zusammenhänge.	Anforderung erfüllt
	Erläuterungen (Art. 16 RPV)	Der Erläuterungsbericht enthält Angaben über den Ablauf der Planung und informiert über die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen.	Anforderung erfüllt
	Veröffentlichung (Art. 4 Abs. 3 RPG)	Die Sachplananpassung wird auf Internet veröffentlicht; auf Anfrage beim BAZL kann zudem eine Fassung in Papierform zugestellt werden.	Anforderung erfüllt

## **Synthese**

Inhalt, Verfahren und Form des Sachplans entsprechen den Anforderungen des Raumplanungsrechts. Die vorgesehenen Schritte für die weiteren Verhandlungen mit Österreich erscheinen zweckmäßig. Die Voraussetzungen sind somit erfüllt, um ihn als Sachplan nach Art. 13 RPG verabschieden zu können.