

<i>Name der Anlage:</i>	St.Gallen-Altenrhein	<i>Vorbereitungsgespräch</i>	18.2.2005
<i>Anlagentyp:</i>	Regionalflugplatz (Flugfeld mit Linienverkehr)	<i>Koordinationsgespräch</i>	27.4.2005
<i>Kanton:</i>	St.Gallen	<i>Vernehmlassung vom</i>	Juni 2000
<i>Standortgemeinde:</i>	Thal	<i>Auswertungsrunde</i>	5.7.2005
<i>Gemeinden mit Hindernisbegrenzung/Lärmbelastung:</i>	Thal; Rheineck	<i>Koordination mit Thal</i>	31.8.2005
		<i>Koordinationsgespräch</i>	19.9.2005
		<i>Koordination mit Thal</i>	6.10.2005
		<i>Koord. Betrieb</i>	6.10./31.10./14.11.2005
		<i>Beteiligte gemäss nachstehender Liste</i>	

Thema	Ausgangslage	mögliche Entwicklung, Konflikte, offene Fragen Ergebnisse der Koordination	weiteres Vorgehen, Beteiligte
<i>Zweck der Anlage, Funktion im Netz</i>	<p>Flugplatz seit 1926, Linienverkehr seit 1985. Flugplatzangebot: gewerbsmässiger Luftverkehr (Linien-, Charter-, Taxi-, Transport-, Rund- und Arbeitsflüge) und nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Motor-, Helikopter- und Segelflug, Schulung / Aus- und Weiterbildung in allen Sparten, Fallschirmsport, Werkflüge für Hersteller-, Wartungs- und Unterhaltsbetriebe).</p> <p>Betriebsbewilligung vom 20. Januar 1981 (Stand 27. März 1996)</p> <p>Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), konzeptionelle Teile I-III B vom 18.10.2000</p>	<p>SIL: Regionalflugplatz mit Linienverkehr, ergänzt die Landesflughäfen als Träger des Linienverkehrs. Anlage von regionaler Bedeutung für Verbindungen innerhalb Europas für Geschäftsleute und Touristen aus der Ostschweiz, des Landes Vorarlberg, Teilen Süddeutschlands und aus Liechtenstein; dient soweit möglich auch für die fliegerische Aus- und Weiterbildung sowie für den Flugsport.</p> <p>Der Flugplatz ist rechtlich im Flugfeldstatus. Der Flugplatz ist zu konzessionieren, falls sich der Linienverkehr weiter entwickelt. Er soll eine seiner Funktion und dem internationalen Standard entsprechende Infrastruktur anbieten und mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen werden. Die Lärmimmissionsgrenzwerte sind grundsätzlich einzuhalten, Erleichterungen können gewährt werden.</p> <p>Betriebs- und Bodennutzungskonzept vom 9. Februar 2005 (Projekt AAAG): Ziel ist ein Ausbau IFR-Verkehr. Damit der Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr Verhältnisse vorfindet, welche hohen Ansprüchen an Wirtschaftlichkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit gerecht werden, sollen die Infrastruktur und die Betriebszeiten zweckmässig angepasst werden. Mit der Anpassung der Betriebszeiten soll die Konkurrenzfähigkeit erhalten, mit einer Flexibilisierung des Lärmkorsetts soll die Pünktlichkeit und Angebotsicherheit verbessert werden. Diese Anpassungen sollen unter Einhaltung der Lärmgrenzwerte erfolgen.</p>	<p>Künftige Nutzung Flugplatz und Entwicklung Flugbetrieb sind mit den Grundsätzen im Konzeptteil SIL und den Bestimmungen im kant. Richtplan in den wesentlichen Zügen festgelegt. Die beteiligten Partner haben sich zur Präzisierung der Zweckbestimmung im Objektblatt SIL geeinigt.</p> <p>Die Entwicklung des Flugbetriebs gemäss Zweckbestimmung erfordert die Konzessionierung des Flugplatzes und eine Anpassung von Betriebsreglement und Infrastruktur.</p> <p>Die Ausgestaltung des Betriebs (inkl. Massnahmen zur Lärmbekämpfung) erfolgt durch die Regelungen im Betriebsreglement.</p> <p>Bund: Festlegung der Zweckbestimmung im Objektblatt SIL gemäss Ergebnis Koordination; Durchführung der erforderlichen Verfahren zu Konzessionierung, Anpassung Betriebsreglement (inkl. UVP), Genehmigung Sicherheitszonenplan (auf schweizerischem Gebiet) und Plangenehmigung von Pistenanpassung / Anpassung Navigationshilfen gemäss Gesuchen AAAG</p>

Thema	Ausgangslage	mögliche Entwicklung, Konflikte, offene Fragen Ergebnisse der Koordination	weiteres Vorgehen, Beteiligte
	Kant. Richtplan vom 23. April 2002	Der Kanton St.Gallen begrüsst die Einstufung des Flugplatzes als Regionalflugplatz mit Linienverkehr im SIL. Er befürwortet eine massvolle Entwicklung des Flugplatzes (in Ergänzung zum Flugplatz Friedrichshafen auf deutscher Seite). Wert wird dabei auf die Einhaltung der Lärmvorschriften, die verbindliche Regelung einer adäquaten Erschliessung des Flugplatzes mit dem öffentlichen Verkehr und auf die Vermeidung von Störungen der Wasser- und Zugvogelschutzgebiete im Mündungsgebiet des Alten Rheins gelegt. Verbesserungen im Schienenverkehr sollen nicht unnötig konkurrenziert werden.	
		Kantone SG und AR befürworten die Konzessionierung. Region: kein Einwand gegen die Konzessionierung, verlangt aber verbindliche, klare und messbare Grenzen für Betrieb und Infrastruktur. Der Ausbau Linienverkehr darf keine Erhöhung der Lärmbelastung zur Folge haben. Der Flugplatz ist als wichtige Ergänzung zur Verkehrsanbindung durch Schiene und Strasse einzustufen (Bedarf an Direktverbindungen aus der Region). Ebenfalls von regionalem Interesse ist der Geschäftsreiseverkehr. Nur sehr beschränkt im öffentlichen Interesse liegen die übrigen Luftverkehrsarten (Lärmschutzbedürfnis der Bevölkerung ist höher zu gewichten als das Interesse der Kleinaviatik).	
	Zweckbestimmung Flugplatz (Ergebnis der Koordination)	<ul style="list-style-type: none"> -Anlage von regionaler Bedeutung -sichert Anbindung von Ostschweiz und benachbartem Ausland an nationalen und internationalen Luftverkehr -Priorität haben Linien-, Charter und Geschäftsreiseverkehr -dient in beschränktem Mass (nur soweit innerhalb festgesetzter Lärmgrenzen möglich) auch der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Flugsport (Akrobatik ausgeschlossen) -massvolle Entwicklung nach regionalwirtschaftlichem Bedarf, begrenzt durch festgesetzte Lärmgrenzen; es werden keine Erleichterungen nach LSV gewährt -Flugplatz bietet Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht 	

Thema	Ausgangslage	mögliche Entwicklung, Konflikte, offene Fragen Ergebnisse der Koordination	weiteres Vorgehen, Beteiligte
	<p data-bbox="385 267 917 711">Staatsvertrag Schweiz – Österreich (SR 0.748.131.916.31) und Verwaltungsvereinbarung mit Österreich (SR 0.748.131.916.313) Abkommen betreffend grenznahe Flugplätze (insbesondere Flugplatz St.Gallen-Altenrhein), enthält verschiedene betriebliche Einschränkungen mit dem Ziel der Beschränkung der Lärmemissionen auf österreichischem Gebiet.</p>	<p data-bbox="944 166 1835 240">-zur Erfüllung dieser Zweckbestimmung ist der Flugplatz zu konzessionieren</p> <p data-bbox="944 267 1835 545">Staatsvertrag und Verwaltungsvereinbarung legen die für österreichisches Staatsgebiet zulässige Lärmbelastung mit einem System von Jahres- und Tages-Lärmpegeln fest. Die im Projekt AAAG vorgesehene Verdichtung des Linienverkehrsangebots würde eine Änderung der Betriebszeiten und ein „Floating“ beim Tageslärm und damit Anpassung Verwaltungsvereinbarung bedingen.</p> <p data-bbox="944 554 1835 794">Vertrag und Vereinbarung sprechen vom „Flugplatz“ Altenrhein. Der österreichische Ansatz, der Staatsvertrag sei unter der Prämisse abgeschlossen worden, Altenrhein sei ein Flugfeld und nicht ein konzessionierter Flughafen, lässt sich nicht aus dem Vertragstext sondern aus der Entstehungsgeschichte herleiten.</p> <p data-bbox="944 803 1835 960">Die österreichischen Gemeinden Gaissau, Höchst und Fussach stehen der Konzessionierung kritisch bzw. ablehnend gegenüber und wollen keine Aufweichung des heutigen Lärmregimes.</p> <p data-bbox="944 970 1835 1090">Das Land Vorarlberg schliesst eine massvolle Ausdehnung der Betriebszeiten zugunsten des Linienverkehrs nicht aus (→ vgl. <i>Flugbetrieb</i>).</p>	<p data-bbox="1862 267 2447 378">Österreich (Bund/Vorarlberg): Konsolidierte Haltung zum Projekt AAAG erarbeiten</p> <p data-bbox="1862 388 2447 591">Gemischte Kommission CH-A: Differenzbereinigung zum Projekt AAAG nach Bedarf, Einleitung der erforderlichen Schritte zur Anpassung der Verwaltungsvereinbarung</p>
<i>Flugbetrieb</i>	<p data-bbox="385 1293 917 1367">Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Espoo-Konvention; SR 0.814.06)</p> <p data-bbox="385 1386 917 1469">Betriebsreglement vom 16. November 1999 Flugplatzhalterin: Airport-Altenrhein AG (AAAG)</p>	<p data-bbox="944 1293 1835 1413">Das von der Schweiz ratifizierte Abkommen kommt nur bei Flugplätzen mit einer Pistenlänge von 2100 Metern oder mehr zur Anwendung.</p> <p data-bbox="944 1422 1835 1598">Die Konzession berührt den rechtlichen Status des Flugplatzes. Mit der Konzessionierung wird er dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Er könnte im Bedarfsfall mit einem Enteignungsrecht ausgestattet werden und er verfügt mit der Sicherheitszone über eine stärkere Hindernis- und Überflugordnung. Zudem hätte er die Möglichkeit, Erleichterungen bezüglich der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu beantragen.</p>	<p data-bbox="1862 1293 2447 1570">Bund: Festlegung der Rahmenbedingungen zum Betrieb im Objektblatt SIL AAAG: Konzessionsgesuch und Gesuch zur Anpassung Betriebsreglement (inkl. UVP) auf Basis Betriebs- und Bodennutzungskonzept und Ergebnis der Koordination</p> <p data-bbox="1862 1580 2447 1690">UVEK: Konzessionierung BAZL: Genehmigung Betriebsreglement nach Verfahren LFG</p>

Thema	Ausgangslage	mögliche Entwicklung, Konflikte, offene Fragen Ergebnisse der Koordination	weiteres Vorgehen, Beteiligte
		<p>Die Ausgestaltung des Betriebs (Betriebsarten, Betriebszeiten, An- und Abflugverfahren und Organisation des Betriebs) erfolgt im Betriebsreglement. Damit werden auch die wesentlichen Eckwerte zur Ermittlung der Lärmbelastung festgelegt (→ vgl. <i>Gebiet mit Lärmbelastung</i>).</p> <p>Die Verfahren zur Änderung des Betriebsreglements unterliegen der UVP-Pflicht (Änderung einer bestehenden Anlage). Die zuständige Behörde ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Umweltschutzfachstelle ist das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL).</p> <p>Projekt AAAG: im neuen Betriebsreglement soll eine Prioritätenregelung festgeschrieben werden (Ziel: Einhaltung Lärmgrenzwerte). Konkret soll der Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr gegenüber anderen Luftverkehrsarten Vorrang haben.</p> <p>An-/Abflugrouten, Volten gemäss bestehendem Betrieb.</p>	
	Betriebszeiten	<p>Um den IFR-Verkehr wirtschaftlich erfolgreich zu betreiben, sind marktgerechte Ab- und Anflugzeiten am frühen Morgen und am späteren Abend von grosser Wichtigkeit. Die Einschränkung des Betriebs am Mittag erschwert durch die längeren Standzeiten am Boden einen wirtschaftlichen Betrieb der Flugzeuge.</p> <p>Beantragt wird für Reiseflüge nach Instrumentenflugregeln (IFR; Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr) von Mo bis Sa eine Betriebszeit von 6 bis 22 Uhr, am Sonntag von 7.30 bis 22 Uhr. Für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR; allg. gewerbs- und nichtgewerbsmässige Luftfahrt) sind folgende Betriebszeiten vorgesehen: Mo-Fr 7 bis 12 und 13.30 bis 20 Uhr, Sa 8 bis 12 und 13.30 bis 20 Uhr, So 10 bis 12 und 13.30 bis 20 Uhr.</p> <p>Region: befürwortet eine massvolle Ausdehnung der Betriebszeiten zugunsten Linienverkehr, für Charter- und Geschäftsreiseverkehr sollen restriktivere Betriebszeiten gelten. Bei der allgemeinen Luftfahrt sollen die heutigen Beschränkungen mindestens eingehalten werden.</p>	

Thema	Ausgangslage	mögliche Entwicklung, Konflikte, offene Fragen Ergebnisse der Koordination	weiteres Vorgehen, Beteiligte
		<p>Ergebnis der Koordination auf schweizerischer Seite: Linien- und Charterflüge (Flüge nach IFR): Mo-Sa 6 - 22 Uhr, So 7.30 - 22 Uhr Geschäftsreisen: Mo-Fr 6.30 - 22 Uhr, Sa 7.30 - 22 Uhr, So 10 - 22 Uhr allgemeine Luftfahrt (Flüge nach VFR): wie bisher (gemäss Betriebsreglement)</p> <p>Region verlangt im Interesse der Lärmbegrenzung, laute Flugzeuge und Akrobatikflüge auszuschliessen, Helikopter- und Kleinflugzeugverkehr an Wochenenden zu minimieren. Die Lärmreduktion durch die technische Entwicklung der Flugzeuge soll nicht durch vermehrte Flugbewegungen kompensiert werden dürfen. Entsprechende Regelungen sind im Betriebsreglement zu prüfen.</p> <p>Auf österreichischer Seite ist die vorgeschlagene Ausdehnung der Betriebszeiten umstritten, allenfalls könnte sie einer Ausdehnung der Betriebszeiten für den Linienverkehr zustimmen.</p>	
Verkehrsleistung	<p>total 29'868 Bewegungen (2004), 33'883 Bewegungen/Jahr (Ø 2000-04) davon: Linien / Charter 3'092 Bewegungen (2004), 3'332 Bewegungen/Jahr (Ø 2000-04) General Aviation 26'776 (Bewegungen (2004), 30'550 Bewegungen/Jahr (Ø 2000-04)</p>	<p>Für die Entwicklung der Verkehrsleistung bis ins Jahr 2020 legt die AAAG drei Szenarien vor:</p> <p>progressiv: Total 34'458 Bewegungen (davon 6'728 Linien/Charter, 27'730 General Aviation), 220'000 Flugpassagiere</p> <p>realistic: Total 33'488 Bewegungen (davon 5'758 Linien/Charter, 27'730 General Aviation), 195'000 Flugpassagiere</p> <p>konservativ: Total 30'264 Bewegungen (davon 3'054 Linien/Charter, 27'210 General Aviation), 120'000 Flugpassagiere</p> <p>Projekt AAAG geht für die Lärmberechnung nach LSV (schweizerisches Hoheitsgebiet) von leicht modifiziertem Szenario „progressiv“ aus: Gesamtverkehr 36'500 Bewegungen (davon 6'000 Linien/Charter)</p>	<p>Grundlage für die Berechnung und Festlegung der Lärmbelastungskurven (weitere Grundlagen sind die Flottenzusammensetzung und die Flugwege) → vgl. Gebiet mit Lärmbelastung</p> <p>Bund: Festsetzung der jährlichen Verkehrsleistung von 36'500 Bewegungen im Objektblatt SIL</p>

Thema	Ausgangslage	mögliche Entwicklung, Konflikte, offene Fragen Ergebnisse der Koordination	weiteres Vorgehen, Beteiligte
		<p>Ergebnis der Koordination auf schweizerischer Seite: Begrenzung der Verkehrsleistung auf 36'500 Bewegungen pro Jahr als Festsetzung im Objektblatt SIL; Annahmen für die Lärmberechnung gemäss Projekt AAAG</p>	
		<p>Für die Lärmberechnung auf österreichischem Hoheitsgebiet geht es vom leicht modifizierten Szenario „progressiv“ aus.</p>	<p>Gemischte Kommission CH-A: Konsens zu den Verkehrszahlen für die Lärmberechnung über österreichischem Gebiet.</p>
<p>Gebiet mit Lärmbelastung / Siedlungsgebiet (→ Karte)</p>	<p>Lärmbelastungskataster 1994 (Betrieb 1988 / Prognose 2000 mit ILS und 40'000 Bewegungen); Lärmstudien 1996 und 2000 rechtskräftige Bauzonen, Lärm-Empfindlichkeitsstufen gemäss Nutzungsplanung der Gemeinden Thal, Rheineck</p>	<p>Projekt AAAG: Lärmberechnung nach LSV vom Feb. 2005 (36'500 Bewegungen, davon 7'000 Grossflugzeuge); bei allen Szenarien werden die Immissionsgrenzwerte eingehalten, gilt für Prognosezustand mit oder ohne Pistenanpassung, sowohl für Lärmbelastung Gesamtverkehr als auch für Lärmbelastung Kleinluftfahrzeuge. Gemeinde Thal: Planungswertkurve hat nachteilige Auswirkungen auf künftige Nutzungsabsichten, die Gemeinde stimmt dem Gebiet mit Lärmbelastung jedoch grundsätzlich zu.</p>	<p>Bund: Festlegung Gebiet mit Lärmbelastung im Objektblatt SIL; Anpassung LBK im Verfahren Betriebsreglement / UVP Kanton/Gemeinden: Richt- und Nutzungsplanung auf Gebiet mit Lärmbelastung abstimmen AAAG: Lärmberechnung ist Bestandteil Gesuch Betriebsreglement / UVB</p>
	<p>österreichisches Staatsgebiet: zulässige Lärmbelastung gemäss Staatsvertrag</p>	<p>Österreich: bisher keine Überschreitung der zulässigen Jahreslärmbelastung; Überschreitung Tageslärmbelastung bis Ende 2001 jährlich einmal, 2002 nie, seit 2003 jährlich dreimal. Berechnung der künftigen Lärmbelastung beruht auf dem leicht modifizierten Szenario „progressiv“; mit betrieblichen Restriktionen (Konzentration Reiseflüge mit einmotorigen Flugzeugen auf schweizerisches Gebiet) kann die Regelung gemäss Staatsvertrag eingehalten werden. Bzüglich Regelung mit Österreich sieht das Projekt vor, dass der Tagespegel durch die Reiseflüge nach IFR an 30 Tagen pro Jahr um maximal 30 % überschritten werden darf (Floating), wobei die Kompensation innerhalb der nächsten 50 Tage zu erfolgen hat. Eine Überschreitung des Tagespegels durch die Flüge nach VFR ist ausgeschlossen.</p>	<p>Gemischte Kommission CH-A: Konsens zum „Floating“</p>

Thema	Ausgangslage	mögliche Entwicklung, Konflikte, offene Fragen Ergebnisse der Koordination	weiteres Vorgehen, Beteiligte
Gebiet mit Hindernisbegrenzung (→ Karte)	Hindernisbegrenzungskataster vom 2. Mai 2003	<p>Flugplatzbezugscode gemäss ICAO bleibt unverändert, die Breite von Start- und Landebahnstreifen der Piste beträgt weiterhin 80 m. Die Hindernissituation verändert sich nicht signifikant.</p> <p>Der Hindernisbegrenzungskataster ist zu überarbeiten (inkl. Graspiste), er dient als Grundlage für den Sicherheitszonenplan. Der Sicherheitszonenplan wird zusammen mit der Konzession in Kraft gesetzt. Er regelt über dem schweizerischen Hoheitsgebiet die baulichen Höhenbeschränkungen auf Grundstücken im An- und Abflugbereich des Flugplatzes und ist grundeigentümergebunden.</p> <p>Auf österreichischem Hoheitsgebiet hat der Sicherheitszonenplan keine Rechtswirkung. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung im SIL Objektblatt hat lediglich hinweisenden Charakter.</p> <p>Im Interesse der Flugsicherheit sind allfällige Massnahmen zur Gewährleistung der Hindernisfreiheit noch zu prüfen (gestützt auf österreichisches Recht).</p>	<p>Bund: Festlegung Gebiet mit Hindernisbegrenzung im Objektblatt SIL BAZL/AAAG: Überprüfung / Anpassung Hindernisbegrenzungskataster AAAG: Erstellen Sicherheitszonenplan UVEK: Genehmigung Sicherheitszonenplan im Rahmen Konzessionsverfahren</p> <p>Gemischte Kommission CH-A: Prüfung von Möglichkeiten zur Gewährleistung der Hindernisfreiheit auf österreichischem Hoheitsgebiet.</p>
Flugplatzperimeter (→ Karte)	Zonenplan und Baureglement 1998 Thal SG	<p>Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von der fliegerischen Nutzung beanspruchte Areal (Flugplatzanlagen gemäss Luftfahrtgesetz), inkl. Flächen für Erweiterungsprojekte. Navigationshilfen und Befeuerungsanlagen müssen nicht zwingend in den Perimeter integriert werden.</p> <p>Der Perimeter umfasst die Hauptpiste, Graspiste und Rollwege (inkl. Sicherheitsabstände), die Hochbauten und Betriebsflächen nördlich der Piste, das für die Pistenverlängerung nach Osten vorgesehene Areal [1] sowie die für künftige Hochbauten und Abstellplätze vorgesehenen Flächen [2] (→ vgl. auch Infrastruktur, Hochbauten).</p> <p>In der Nutzungsplanung der Gemeinde Thal sind die Bauten und Anlagen (Hochbauten, Flugzeugabstellflächen) der Industriezone, die Piste dem übrigen Gemeindegebiet zugeordnet.</p> <p>Region und Gemeinde Thal verlangen ein verbindliches Gesamtkonzept zur Entwicklung der Infrastruktur; der Flugplatzperimeter sei auf die betriebsnotwendige Fläche zu begrenzen. Ergebnis der Koordination:</p>	<p>Bund: Festlegung Flugplatzperimeter im Objektblatt SIL Kanton/Gemeinden: Flugplatzperimeter als Hinweis in die Richt- und Nutzungsplanung übernehmen (für Flugplatzanlagen); Grundnutzung im Flugplatzgebiet überprüfen (für Nebenanlagen).</p>

Thema	Ausgangslage	mögliche Entwicklung, Konflikte, offene Fragen Ergebnisse der Koordination	weiteres Vorgehen, Beteiligte
		<p>Die Parzelle 2182 [3] wird nicht in den Perimeter einbezogen; der nördliche Teil bleibt in der WG 3, der südliche Teil wird aus der Industriezone entlassen und dem übrigen Gemeindegebiet zugeordnet.</p> <p>Der Seeuferweg (Parzelle 3003) [4] wird in den Perimeter einbezogen, sein Weiterbestand gilt als unbestritten und ist gesichert (Festlegung im Objektblatt).</p>	
Infrastruktur, Hochbauten (→ Karte)	<p>Der Flugplatz verfügt über eine Hartbelags- und eine Graspiste. Die Hartbelagspiste ist dem Flugplatzbezugscode 2 C zugeordnet und mit einem Instrumentenlandesystem (ILS) ausgerüstet. Zusätzlich sind beide Anflugrichtungen mit Sichtanflughilfen (PAPI) ausgerüstet. Der Anflugwinkel beträgt beidseitig 4°.</p> <p>Für die Einflug-Leitbefeuerung der Piste 10 wurde am 20.7.05 die Plangenehmigung erteilt (Beschwerdefrist bis 15.9.05)</p>	<p>Die Bewilligung von Bauten und Anlagen innerhalb des Flugplatzperimeters ist Gegenstand einer Plangenehmigung nach LFG (für Flugplatzanlagen) oder einer Baubewilligung nach kantonalem Recht (für Nebenanlagen).</p> <p>Projekt AAAG: geplant sind verschiedene Anpassungen der Infrastruktur, um die Zuverlässigkeit des Flugbetriebs unter allen meteorologischen Bedingungen zu sichern. Dazu gehören eine Pistenanpassung im Osten um 100 m Länge und 30 m Breite (Stopway Piste 10), daran anschliessend eine Drehplattform für die Flugzeuge von 60 m Länge und 45 m Breite und eine Sicherheitsfläche von 90 m Länge und 60 m Breite [1] sowie verschiedene Anpassungen bei den Navigationshilfen und Befeuerungsanlagen. Am westlichen Pistenkopf steht weiterhin ein Pistenstreifen von 60 m Länge als Drehplattform für die Flugzeuge zur Verfügung.</p> <p>Die Hartbelagspiste bleibt eine Sichtanflughilfe, unverändert bleiben die publizierte Pistenlänge von 1500 m, der Flugplatzbezugscode 2 C (und damit die einsetzbaren Flugzeugtypen) und die Landeswellen 10 und 28.</p>	<p>Bund: kein Handlungsbedarf im Objektblatt SIL</p> <p>AAAG: Plangenehmigungsgesuch für Anpassungen der Infrastrukturanlagen; Behandlung der Thematik „Standlauf-lärm“ im UVB</p> <p>BAZL: Sicherheitsprüfung zu den Anpassungen von Piste und Navigationshilfen;</p> <p>Plangenehmigung der vorgezogenen Bauprojekte nach Verfahren LFG</p> <p>UVEK: Plangenehmigung für Anpassungen von Piste und Navigationshilfen im Rahmen oder nach dem Konzessionsverfahren</p>

Thema	Ausgangslage	mögliche Entwicklung, Konflikte, offene Fragen Ergebnisse der Koordination	weiteres Vorgehen, Beteiligte
		<p>AAAG plant weiter fortlaufende Sanierungen der bestehenden Anlagen und gezielte Anpassungen der Infrastruktur; aktuell (vorgezogene Behandlung nach Abschluss der Koordination): Sanierung und technische Erneuerung Tower, Restaurantvergrößerung im Terminal und Neubau von drei Flugzeughallen (1 Hangar durch die AAAG [5] und 2 Hangars durch Private Investoren [6])</p> <p>Betankung und Flugzeugenteisung wie bisher, Flugzeugunterhalt und -wartung durch Unterhaltsbetriebe vor Ort; geplant sind keine neuen Bauten und Anlagen.</p> <p>Regio R-B und Thal verlangen Lärmschutzeinrichtungen für Standläufe/Standlaufärm.</p> <p>Oberzolldirektion strebt an, nur noch auf konzessionierten Flugplätzen eine Zollabfertigung anzubieten; Grenz- und Zollkontrolle vor Ort wie bisher.</p>	
Natur- und Landschaftsschutz (→ Karte)	Schutzgebiete und -objekte gemäss kantonalen / kommunalen Inventaren	<p>SIL (Umweltschutz Grundsatz 8) und Landschaftskonzept Schweiz (Sachziel 6E): Aufwertung ungenutzter Flächen auf dem Flugplatz zu ökologischen Ausgleichsflächen erforderlich; entsprechend den betrieblichen, naturräumlichen und landwirtschaftlichen Möglichkeiten, Richtwert: 12% der Fläche Flugplatzperimeter; Realisierung primär auf dem Flugplatzareal, wo zweckmässig können auch Flächen ausserhalb Perimeter angerechnet werden.</p> <p>Realisierung grundsätzlich auf freiwilliger Basis, kann im Rahmen einer Genehmigung nach LFG auch verbindlich verlangt werden (als Ausgleich bei einem Ausbau der Infrastruktur oder einer Intensivierung des Betriebs).</p> <p>Grundlage: Empfehlungen der Bundesfachstellen zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen (BAZL / BUWAL 2004).</p> <p>In unmittelbarer Umgebung des Flugplatzes: Naturschutzgebiete Rheindelta, Altenrhein und Buriet/Buechsee von internationaler und nationaler Bedeutung; es sind keine Konflikte mit dem Flugbetrieb zu erwarten.</p>	<p>Bund: Festlegung von Grundsätzen zur ökologischen Aufwertung im Objektblatt SIL; die Festlegung konkreter Massnahmen ist Gegenstand einer Genehmigung nach LFG</p> <p>AAAG: Vorschlag zu ökologischen Ausgleichsmassnahmen im Gesuch zu Anpassung Betriebsreglement/Infrastruktur (UVB) in Absprache mit der Gemeinde Thal (z.B. Aufwertung entlang Seegraben); beinhaltet Ausdehnung und Lage der Flächen, Art der Bewirtschaftung, rechtliche Sicherstellung</p>

Thema	Ausgangslage	mögliche Entwicklung, Konflikte, offene Fragen Ergebnisse der Koordination	weiteres Vorgehen, Beteiligte
		Die Möglichkeiten zur ökologischen Aufwertung auf dem Flugplatz sind im Rahmen des UVB zu Betriebsreglement/ Pistenanpassungen zu prüfen und mit den regionalen / kommunalen Landschaftsentwicklungskonzepten abzustimmen. Die Gemeinde Thal schlägt eine Aufwertung entlang Seegraben vor (30 m breiter Grünstreifen) [7].	
Landwirtschaft (→ Karte)	Fruchtfolgeflächen gemäss Inventar	Im Inventar der Fruchtfolgeflächen sind der nördliche Bereich von der Piste bis zum Rollweg und der südliche Bereich von der Piste bis zur Kantonsstrasse ausgewiesen. Das Projekt AAAG beansprucht davon rund 200 Aren (Pistenanpassung im Osten), Ersatzmassnahmen sind im UVB zu untersuchen und vorzuschlagen. Das kantonale Kontingent an FFF gemäss Sachplan muss eingehalten werden.	Bund: kein Handlungsbedarf im Objektblatt SIL; konkrete Massnahmen sind Gegenstand der Plangenehmigung nach LFG
Oberflächengewässer, Grundwasser, Gefahrengebiete (→ Karte)	Schutzgebiete und -objekte gemäss kantonalen und kommunalen Inventaren. Kataster der belasteten Standorte (BAZL)	Das Flugplatzareal liegt im Gewässerschutzbereich Ao, im östlichen Teil überlagert mit dem Schutzbereich Au. Im Flugplatzperimeter sind keine Quellen oder Grundwasserfassungen. Keine Konflikte zwischen Flugplatznutzung und Gewässerschutz. Projekt AAAG: Auswirkungen der Infrastrukturanpassungen auf Gewässer und Grundwasser sowie entsprechende Massnahmen sind im Rahmen des UVB zu prüfen. Altlasten: Situation im Kataster festgehalten, zur Zeit sind keine Massnahmen erforderlich.	Bund: kein Handlungsbedarf im Objektblatt SIL; konkrete Massnahmen sind Gegenstand der Plangenehmigung nach LFG
Erholung, Tourismus	bestehende Erholungseinrichtungen	keine Konflikte zwischen Flugbetrieb und Erholungsnutzung	Bund: kein Handlungsbedarf im Objektblatt SIL
Strassenzufahrt	bestehende Infrastruktur (Strassen, Parkierung) kantonale / kommunale Verkehrsplanung	Bestehende Zufahrt zur Kläranlage am östlichen Pistenkopf, Sanierungsprojekt der Gemeinde Thal: die Strasse soll auch für Lastwagen (Klärschlamm), öV, Schulbus etc. geeignet sein. Projekt AAAG: Pistenanpassung erfordert eine neue Linienführung der Zufahrt ausserhalb Flugplatzperimeter. Region und Gemeinde Thal verlangen, dass diese Linienführung zweckmässig zu gestalten ist [8], entsprechende Projektstudien laufen (Koordination mit Planung zum ökologischen Ausgleich erforderlich).	Bund: kein Handlungsbedarf im Objektblatt SIL Kanton/Gemeinde Thal: Projektstudien zur Zufahrt Kläranlage; BAZL: Abklärung Sicherheitsmassnahmen Flugbetrieb (z.B. Pistenquerung mit Schranken)

Thema	Ausgangslage	mögliche Entwicklung, Konflikte, offene Fragen Ergebnisse der Koordination	weiteres Vorgehen, Beteiligte
		<p>BAZL: Linienführung muss auch der Flugsicherheit genügen (Hindernisbegrenzung, Barrieren, Lichtsignal)</p> <p>Ergebnis der Koordination: Festsetzung Flugplatzperimeter im Objektblatt SIL (inkl. Pistenanpassung) unter Vorbehalt, dass für die Verlegung der Zufahrtsstrasse eine zweckmässige Lösung gefunden wird. Bis zum Zeitpunkt der Pistenanpassung bleibt die bestehende Zufahrtsstrasse befahrbar (Festlegung im Objektblatt);</p> <p>an beiden Pistenenden: Abstimmung Pistennutzung und Strassendurchfahrt auf Basis der geltenden Normen der Luftfahrt erforderlich (Gespräche im Gang).</p>	
Öffentlicher Verkehr	<p>Bestehende Postautoverbindung Rorschach - Altenrhein - Rheineck mit Haltstelle direkt beim Flugplatz</p> <p>Busverbindung nach Österreich, ausgerichtet auf Linienflüge nach Wien.</p>	<p>Dem Grundsatz des SIL, wonach Regionalflugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen sein sollen, wird Rechnung getragen.</p> <p>Mögliche Verbesserungen im öffentlichen Verkehr (z.B. Direktverbindung Stadt St. Gallen - Flugplatz analog den Direktverbindungen ab Vorarlberg) werden im Rahmen des Konzessionsgesuchs (UVB) geprüft.</p> <p>Region und Gemeinde verlangen, dass der Flugplatz mit dem öffentlichen Verkehrsmittel bedarfsgerecht erschlossen wird. Für die Finanzierung ist ein Verteilschlüssel festzulegen.</p>	<p>Bund: kein Handlungsbedarf im Objektblatt SIL</p> <p>AAAG: Prüfung möglicher Verbesserungen im öffentlichen Verkehrsanschluss (UVB)</p>

Beteiligte Vorbereitungsgespräch 18. Februar 2005:

- Bund BAZL (M. Gossauer, M. Bär)
- Kanton St. Gallen VD (A. Cozzio, T. Unseld)
- Kanton St. Gallen ARE (U. Pfister, J. Barth)
- AAAG (R. Schmid, W. Locher, P. Jaberg, T. Mary)

Beteiligte Auswertungsrunde 5. Juli 2005:

- Bund BAZL (R. Bosonnet, M. Gossauer, M. Bär)
- Kanton St. Gallen VD (A. Cozzio, T. Unseld)

- Kanton St. Gallen ARE (U. Pfister, J. Barth)
- Kanton St. Gallen AfU (M. Hohl)
- AAAG (R. Schmid, W. Locher, P. Jaberg)

Beteiligte Koordinationsgespräch mit Gemeinde Thal 31. August 2005:

- Bund BAZL (M. Gossauer)
- Kanton St. Gallen VD (A. Cozzio, T. Unseld)
- Kanton St. Gallen ARE (U. Pfister)
- Kanton St. Gallen AfU (M. Hohl)
- Gemeinde Thal (R. Raths, G. Bernardi, B. Bosshart, B. Koller, Ch. Giger)

Beteiligte Koordinationsgespräch 27. April 2005:

- Bund BAZL (M. Zuckschwerdt, R. Bosonnet, M. Gossauer, M. Bär, A. Kohler)
- Bund BUWAL (F. Abbühl, M. Trocmé)
- Kanton St. Gallen VD (A. Cozzio, T. Unseld)
- Kanton St. Gallen ARE (U. Pfister, J. Barth)
- Kanton St. Gallen AfU (M. Hohl)
- Regio Rorschach-Bodensee (E. Streuli, J. Krapf)
- Regionalplanungsgruppe Oberthurgau (H. Walser)
- Gemeinde Goldach (B. Kuratli)
- Gemeinde Rheineck (H. Pfäffli)
- Stadt Rorschach (T. Müller)
- Gemeinde Rorschacherberg (E. Tobler, M. Aeple)
- Gemeinde St. Margrethen (P. Gerosa, F. Tobler)
- Gemeinde Thal (R. Raths, B. Bosshart, C. Giger)
- Land Vorarlberg (E. Hinterauer)
- Gemeinde Gaissau (R. Eberle)
- Gemeinde Höchst (H. Lenzi)
- AAAG (R. van Poelje, R. Schmid, W. Locher, P. Jaberg)

Stellungnahmen Vernehmlassung Mai/Juni 2005:

- Regio Rorschach-Bodensee 10. Mai 2005
- Gemeinde Amriswil 8. Juni 2005
- Stadt Arbon 21. Juni 2005
- Gemeinde Eggersriet 28. Mai 2005
- Gemeinde Goldach 19. Mai 2005
- Gemeinde Grub 19. Mai 2005
- Gemeinde Heiden 3. Juni 2005
- Gemeinde Horn 20. Mai 2005
- Gemeinde Lutzenberg 11. Juni 2005
- Gemeinde Rheineck 10. Mai 2005
- Gemeinde Rorschacherberg 24. Mai 2005
- Gemeinde St. Margrethen 24. Mai 2005, 26. Mai 2005
- Gemeinde Thal 18. Mai 2005, 6. Juni 2005
- Gemeinde Tübach 23. Mai 2005
- Gemeinde Untereggen 2. Juni 2005
- Gemeinde Wolfhalden 11. Juni 2005
- Kanton Appenzell AR 9. Juni 2005
- Land Vorarlberg 30. Mai 2005
- Gemeinde Fussach 7. Juni 2005
- Gemeinde Gaissau 8. Juni 2005

Beteiligte Koordinationsgespräch 19. September 2005:

- Bund BAZL (M. Zuckschwerdt, R. Bosonnet, M. Gossauer, M. Bär)
- Bund BUWAL (F. Abbühl)
- Kanton St. Gallen RR J. Keller
- Kanton St. Gallen VD (A. Cozzio, T. Unseld)
- Kanton St. Gallen ARE (U. Pfister, J. Barth)
- Kanton St. Gallen AfU (M. Hohl)
- Kanton Appenzell A.Rh. AfU (H. Bruderer)
- Kanton Thurgau Dep. Bau und Umwelt (M. Sacchetti)
- Regio Rorschach-Bodensee (J. Krapf)
- Regionalplanungsgruppe Oberthurgau (S. Tobler)
- Stadt Amriswil (M. Friedli)
- Stadt Arbon (V. Merz)
- Gemeinde Eggersriet (M. Peter, P. Broger)
- Gemeinde Egnach (M. Koch)
- Gemeinde Goldach (T. Würth)
- Gemeinde Heiden (P. Weder)
- Gemeinde Horn (H. Bommer)
- Gemeinde Lutzenberg (J. Wehrle)
- Gemeinde Rheineck (H. Pfäffli)
- Gemeinde Roggwil (W. Minder, C. Bianchi)
- Stadt Rorschach (T. Müller)
- Gemeinde Rorschacherberg (E. Tobler, M. Aeple)
- Gemeinde St. Margrethen (P. Gerosa, F. Tobler)
- Gemeinde Thal (R. Raths, B. Bosshart)
- Gemeinde Wolfhalden (P. Fuster)
- Land Vorarlberg (E. Hinterauer)
- Gemeinde Fussach (E. Blum)
- Gemeinde Gaissau (R. Eberle)
- Gemeinde Höchst (W. Schneider, T. Schneider)
- AAAG (R. Schmid, W. Locher, P. Jaberg)

Beteiligte Koordinationsgespräch mit Gemeinde Thal 6. Oktober 2005:

- Bund BAZL (M. Bär)
- Kanton St. Gallen VD (T. Unseld, G. Brack)
- Kanton St. Gallen ARE (U. Pfister)
- Gemeinde Thal (R. Raths, B. Bosshart)
- AAAG (R. Schmid, W. Locher, T. Mary)

Beteiligte Koordinationsgespräche Betrieb 6./31. Oktober 2005:

- Bund BAZL (M. Bär / M. Gossauer)
- Kanton St. Gallen VD (T. Unseld, G. Brack)
- Kanton St. Gallen ARE (U. Pfister)
- Regio Rorschach-Bodensee (T. Müller)
- Gemeinde Thal (R. Raths, B. Bosshart)
- Stadt Arbon (V. Merz)
- Gemeinde Horn (W. Baumgartner / H. Bommer)
- AAAG (R. Schmid, W. Locher, T. Mary)

Beteiligte Koordinationsgespräch Betrieb 14. November 2005:

- Kanton St. Gallen VD (A. Cozzio, T. Unseld)
- Regio Rorschach-Bodensee (T. Müller)
- Gemeinde Thal (R. Raths)
- Gemeinde Horn (H. Bommer)
- AAAG (R. Schmid, W. Locher, T. Mary)