



Flugplatz St. Gallen-Altenrhein

Bericht der bilateralen Arbeitsgruppe

1	Auftrag	2
2	Zusammensetzung des Steuerungsgremiums und der Arbeitsgruppe	2
2.1	Politisches Steuerungsgremium	2
2.2	Arbeitsgruppe	2
3	Zielsetzung und Eckwerte	3
4	Ergebnisse	3
4.1	Die zentralen Ergebnisse im Überblick	3
4.2	Die Ergebnisse im Einzelnen	4
4.2.1	Verzicht auf die Konzessionierung	4
4.2.2	Neukategorisierung der Flugbewegungen	4
4.2.3	Massvolle Liberalisierung der Betriebszeiten beim Linien- und Geschäftsreiseverkehr	5
4.2.4	Einschränkung der Betriebszeiten beim Nichtgeschäftsreiseverkehr	6
4.2.5	Begrenzung des Helikopterverkehrs	6
4.2.6	Verschärfung der Ausnahmeregelungen	7
4.2.6.a	Nichtgeschäftsreiseverkehr und Helikopter	7
4.2.6.b	Geschäftsreiseverkehr	7
4.2.6.c	Linienverkehr	7
4.2.7	Lenkungsmassnahmen für Flüge in Randstunden	7
4.2.8	Lärmkorsett und Floating	7
4.3	Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen	8
4.3.1	Staatsvertrag	8
4.3.2	Verwaltungsvereinbarung	8
4.3.3	Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und Betriebsreglement	8
5	Auswirkungen	8
5.1	Flugbewegungen	9
5.1.1	Nichtgeschäftsreiseverkehr (Flugzeuge unter 3 MTOW und Helikopter)	9
5.1.2	Geschäftsreiseverkehr (Flugzeuge mit 3 MTOW und mehr)	9
5.1.3	Linienverkehr	9
5.2	Umwelt	10
5.2.1	Lärm	10
5.2.2	Natur	10
6	Weiteres Vorgehen	10

1 Auftrag

Die Arbeitsgruppe hat den politischen Auftrag zu erfüllen, welcher anlässlich des Treffens vom 3. April 2018 von LH Wallner, RR Damann und Dir. Hegner erteilt wurde. Dieser wurde gegenüber der Öffentlichkeit anlässlich der Präsentation der Ergebnisse der vom Land Vorarlberg und dem Kanton St.Gallen gemeinsam durchgeführten Interessenanalyse wie folgt kommuniziert: "Unter Leitung des BAZL soll eine Arbeitsgruppe unter Berücksichtigung der Schutzbedürfnisse der Bevölkerung partielle Anpassungen der Rahmenbedingungen beim Linien-, Charter- und Businessverkehr klären, auch mit dem Ziel, auf eine nach schweizerischem Recht notwendige Konzessionierung des Flugplatzes rechtlich verbindlich zu verzichten" (gemeinsame Medienmitteilung vom 23. November 2018). Am 14. Juni 2019 wurde der Zwischenbericht der Arbeitsgruppe vom politischen Steuerungsgremium zur Kenntnis genommen und diese beauftragt, den Vorschlag für Anpassungen der Rahmenbedingungen des Flugplatzes St.Gallen-Altentrhein unter verschiedenen Gesichtspunkten zu konkretisieren und ein «abschliessendes Papier» im Sinn eines Gesamtpaketes vorzubereiten.

2 Zusammensetzung des Steuerungsgremiums und der Arbeitsgruppe

2.1 Politisches Steuerungsgremium

Vertretung Schweiz:

Bruno Damann, Regierungsrat Kanton St. Gallen

Christian Hegner, Direktor BAZL (3.4.18) bzw. Marcel Zuckschwerdt, stv. Direktor BAZL

sowie die CH-Vertreter in der Arbeitsgruppe

Vertretung Österreich:

Mag. Markus Wallner, Landeshauptmann Land Vorarlberg

Mag. Karlheinz Rüdisser, Landesstatthalter Land Vorarlberg

Dr. Günther Eberle, Landesamtsdirektor, Land Vorarlberg

Dr. Brigitte Hutter, Abteilung Verkehrsrecht, Land Vorarlberg

Jürgen Abram, MA Büro LH Wallner (14.6.19)

Sitzungen:

3. April 2018, 14. Juni und 5. November 2019, alle in Bregenz

2.2 Arbeitsgruppe

Vertretung Schweiz:

- Dr. Roger Bosonnet, BAZL (Vorsitz)

- Thomas Unseld, Volkswirtschaftsdepartement/Kt. St. Gallen

Vertretung Österreich:

- Dr. Brigitte Hutter, Verkehrsrecht/Vorarlberger Landesregierung

- Ing Manfred Gehrler, lärmtechnischer ASV

- Ing Heinz Jochum, lärmtechnischer ASV (nicht erste Sitzung, Nachfolger von Ing Gehrler in der AG)

- Ing Urs Hinteregger, flugtechnischer ASV

- Walter Grabherr, Flugbeobachter

- Mag Walter Niederer, Gebietsbetreuer Natura 2000 Gebiet Rheindelta (1. und 2. Sitzung)

Sitzungen

1. Sitzung: 30. November 2018, 09.00 – 12.00 Uhr in St. Gallen
2. Sitzung: 6. Februar 2019, 13.00 – 16.45 Uhr in Bregenz
3. Sitzung: 15. März 2019, 09.00 – 12.15 Uhr in St. Gallen
4. Sitzung: 24. April 2019, 09.15 – 17.00 Uhr in Bregenz
5. Sitzung: 4. Juli 2019, 09.00 – 12.15 Uhr in St. Gallen
6. Sitzung: 23. August 2019, 09.00 – 16.30 Uhr in St. Gallen
7. Sitzung: 26. September 2019, 09.15 – 16.00 Uhr in Bregenz

3 Zielsetzung und Eckwerte

Ziel ist, die Rahmenbedingungen für den Airport Altenrhein massvoll anzupassen und den Bedürfnissen der gesamten Region, der Flugplatzbetreiberin und der Umwelt Rechnung zu tragen. Die Lösung soll gesamthaft betrachtet ausgewogen sein und keines der Bedürfnisse unberücksichtigt lassen. Der nachfolgende Vorschlag für eine Anpassung der Rahmenbedingungen richtet sich an folgenden Eckwerten aus:

langfristiger Zeithorizont:

Die für den Verzicht auf die Konzessionierung erforderliche Anpassung des Staatsvertrags und die für die Anpassung der betrieblichen Rahmenbedingungen erforderliche Änderung der Verwaltungsvereinbarung sollen auf einer Lösung basieren, die den nötigen Anpassungs- bzw. Entwicklungsbedarf abdeckt und langfristig Bestand hat. Anzustreben ist eine Lösung, die für die nächsten 20-30 Jahre Gültigkeit haben wird.

Fokus Business- und Linienverkehr:

Dem Auftrag entsprechend und aufgrund der Erkenntnisse aus der Interessenanalyse vom 3. April 2018 sowie aufgrund der Bedürfnisse der Flugplatzbetreiberin soll der Fokus auf einer massvollen Anpassung der Rahmenbedingungen für den Geschäftsreise- und Linien- sowie „öffentlichen“ Charterverkehr liegen. Demgegenüber sollen andere Geschäftsbereiche eher beschränkt werden.

Schutzbedürfnisse der Bevölkerung und der Umwelt:

Ausgehend vom Auftrag, eine massvolle Anpassung der betrieblichen Rahmenbedingungen unter Berücksichtigung der Schutzbedürfnisse der Bevölkerung und der Umwelt vorzunehmen, müssen möglichst für alle Seiten tragbare Lösungen erarbeitet werden. Besondere Beachtung muss dem Natura 2000 Schutzgebiet Rheindelta und den namentlich erwähnten Schutzobjekten (insb. zahlreiche Vogelarten) geschenkt werden. Notwendig ist eine Gesamtbetrachtung der Liberalisierungen und Einschränkungen der betrieblichen Rahmenbedingungen.

Klarheit der Regelungen und Begriffe

Die Bestimmungen sind an die aktuelle Situation anzupassen. Die Regelungen und Begriffe sollen klar und an den zukünftigen Rahmenbedingungen ausgerichtet sein.

4 Ergebnisse

4.1 Die zentralen Ergebnisse im Überblick

Die Arbeitsgruppe schlägt eine Anpassung der betrieblichen Rahmenbedingungen vor, die folgende Elemente umfasst:

- Die Schweiz verzichtet mittels einer staatsvertraglichen Regelung auf die Konzessionierung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein.
- Für die Betriebszeitenregelung werden die Flugbewegungen neu kategorisiert, was zu einer eindeutigen Zuordnung führt (Nichtgeschäftsreiseverkehr/Geschäftsreiseverkehr/Linienverkehr).

- Die Betriebszeiten für den Linien- und Geschäftsreiseverkehr unter der Woche und am Wochenende werden leicht erweitert.
- Die Betriebszeiten für den Nichtgeschäftsreiseverkehr werden leicht eingeschränkt.
- Die Anzahl Helikopterflüge wird massiv reduziert.
- Die Ausnahmeregelungen werden präzisiert.
- Das Floating bei den Tageslärmpunkten wird aus Sicherheitsgründen angepasst.
- Abgesehen vom Floating bleiben die Tages- und Jahreslärmpunkte des bestehenden Lärmkorsetts unangetastet.

4.2 Die Ergebnisse im Einzelnen

4.2.1 Verzicht auf die Konzessionierung

Am Flugplatz St.Gallen-Altenrhein werden seit Langem Linienflüge durchgeführt, was gemäss dem schweizerischen Luftfahrtrecht zu einer Konzessionierung des Flugplatzes führen müsste. Mittels einer staatsvertraglichen Regelung verzichtet die Schweiz auf diese Konzessionierung (vgl. nachfolgend Ziff. 4.3).

4.2.2 Neukategorisierung der Flugbewegungen

Die bisherige Regelung der Betriebszeiten baute stark auf der Unterscheidung zwischen VFR (Sichtflugverkehr) und IFR (Instrumentenflugverkehr) auf. Zentrale Bedeutung kam auch dem (unbestimmten) Begriff «Reiseflug» zu. Zeitgemässer und präziser ist eine Neueinteilung in die Kategorien Nichtgeschäftsreiseverkehr / Geschäftsreiseverkehr und Linienverkehr. Die Einteilung in die Kategorien erfolgt eindeutig über die Gewichtsklassen der Flugzeuge:

- Nichtgeschäftsreiseverkehr: Flugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht (MTOW) von weniger als 3 Tonnen und sämtliche Helikopter
- Geschäftsreiseverkehr: Flugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht (MTOW) von 3 Tonnen und darüber
- Linienverkehr: Flugplanmässiger, öffentlich zugänglicher Verkehr, bisher Linien- und Charterflüge

Die gewichtsmässige Abgrenzung erweist sich als geeignetes Kriterium zur Abgrenzung des Geschäftsreiseverkehrs vom übrigen Flugverkehr. Die derzeit verkehrenden Geschäftsreiseflugzeuge fallen mit wenigen Ausnahmen in die Kategorie mit einem maximalen Abfluggewicht von 3 Tonnen und mehr. Im Interesse einer klaren und praktikablen Regelung wird in Kauf genommen, dass bisher im Geschäftsreiseverkehr eingesetzte leichtere Flugzeuge neu dem Nichtgeschäftsreiseverkehr zugeordnet werden und damit enger gesetzten Betriebszeiten unterliegen. Nach Aussage der Flugplatzbetreiberin sind keine Unternehmen, die heute Flugzeuge auf dem Flugplatz stationiert haben, derart von der Neukategorisierung betroffen.

Für Helikopter wurde ebenfalls eine differenzierte Regelung nach Abfluggewicht geprüft. Ausschlaggebend für die obenstehende Kategorisierung war letztlich der Umstand, dass Helikopter bisher kaum je in der Mittagspause oder in den von der bisherigen Ausnahmeregelung beschlagenen Tagesrandzeiten geflogen sind. Nachdem der Helikopterlärm als grösster Störfaktor erkannt wurde, ist die Arbeitsgruppe der Auffassung, dass an den bisherigen Betriebszeiten für Helikopter festgehalten werden soll. Entsprechend werden sie ohne Differenzierung der Kategorie „Nichtgeschäftsreiseverkehr“ zugeordnet.

4.2.3 Massvolle Liberalisierung der Betriebszeiten beim Linien- und Geschäftsreiseverkehr

Linien- und Geschäftsreiseverkehr:

Entsprechend der politischen Absicht soll eine gewisse Liberalisierung bei den Betriebszeiten erfolgen. Die bisherigen Sperrtage Ostersonntag und Pfingstsonntag sollen den übrigen Sonntagen gleichgestellt werden. Die Mittagspause entfällt. Leicht erweiterte Betriebszeiten sind an den Wochenenden am Morgen und abends vorgesehen.

Linienverkehr:

Für verspätete Linienflüge soll der Flugplatz bis 23 Uhr offen sein, was eine Regelung im Staatsvertrag bedingt (vgl. nachfolgend Ziff. 4.3). Die bisher weit gefasste Ausnahmeregelung soll konkretisiert und auf wenige Ausnahmetatbestände reduziert werden (vgl. Ziff. 4.2.6.c).

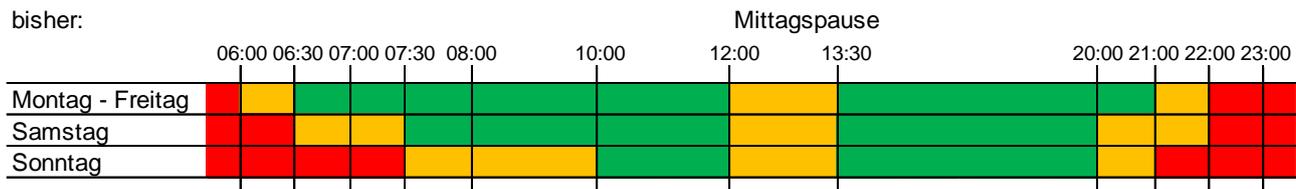
Geschäftsreiseverkehr:

Ein Teil der bisherigen Ausnahmezeitfenster wird in die reguläre Betriebszeit übernommen. Ausnahmen sind morgens keine mehr möglich, am Abend nur noch reduziert. Die bisherige Ausnahmeregelung wird verschärft und an klare Bedingungen geknüpft. (vgl. Ziff. 4.2.6.b)

Um eine gewisse Lenkungswirkung zu erzielen, werden entsprechende Massnahmen vorgesehen. Bei der Ausarbeitung der Ausführungsbestimmungen wird geprüft, ob der gewünschte Effekt durch erhöhte Gebühren in Randzeiten oder andere Anreize erreicht werden kann.

Linienverkehr

bisher:

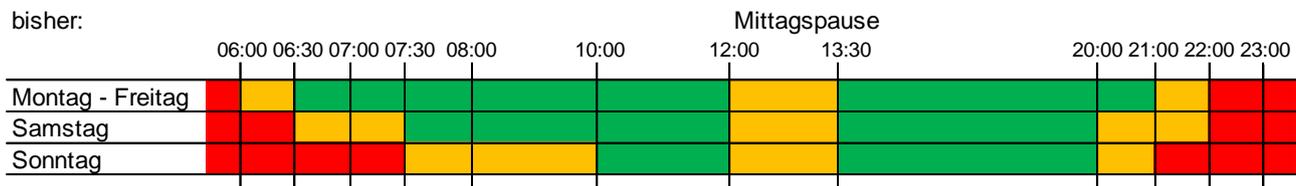


neu:

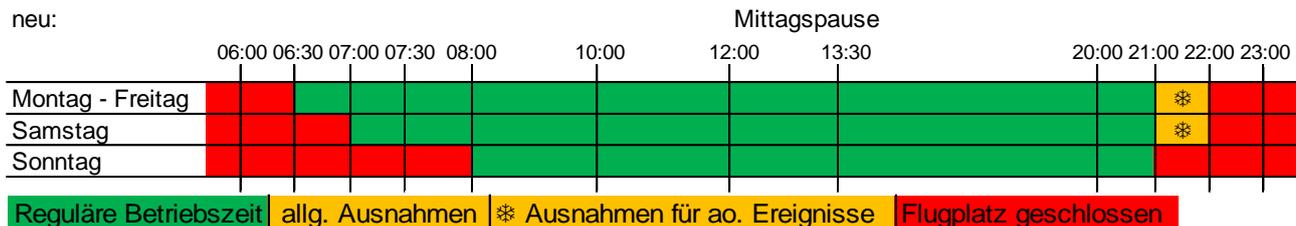


Geschäftsreiseverkehr (Flugzeuge mit 3 Tonnen MTOW und mehr)

bisher:



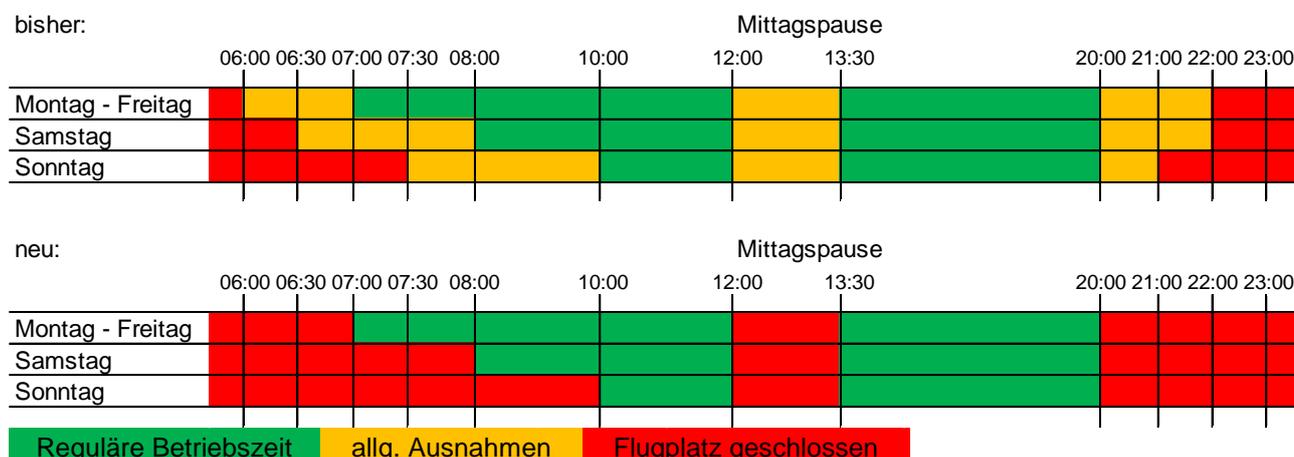
neu:



4.2.4 Einschränkung der Betriebszeiten beim Nichtgeschäftsreiseverkehr

Die regulären Betriebszeiten für den Nichtgeschäftsreiseverkehr (Flugzeuge mit weniger als 3 Tonnen MTOW und Helikopter) verändern sich gegenüber den heute geltenden Zeiten nicht. Neu fallen aber die Möglichkeiten für Ausnahmegenehmigungen in den Randstunden und während der Mittagspause weg (vgl. Ziff. 4.2.6.a).

Nichtgeschäftsreiseverkehr (Flugzeuge mit weniger als 3 Tonnen MTOW und Helikopter)



Gesamthaft werden die Rahmenbedingungen für diese Flugkategorie also verschärft. Sie gelten auch für sämtliche Helikopter.

4.2.5 Begrenzung des Helikopterverkehrs

Es entspricht der politischen Absicht beider Staaten, die Anzahl der Helikopterbewegungen zu beschränken. Die spürbare Zunahme der Helikopterbewegungen in den letzten Jahren, insb. im Rahmen von Schulungsflügen, wurde von der Bevölkerung zunehmend als Belastung empfunden. Der Helikopterverkehr wurde in der gemeinsamen Interessenanalyse als der grösste Störfaktor identifiziert. Entsprechend soll in dieser Kategorie eine eindeutige Beschränkung erfolgen. Faktisch sollen die Helikopterbewegungen um die Hälfte gegenüber der Prognose reduziert werden. Mit der vorgeschlagenen Lösung soll diese Zahl auf max. 2500 Bewegungen im Jahr beschränkt werden.

Für die Flugplatzbetreiberin bedeutet diese Deckelung eine ernst zu nehmende Einschränkung, zumal der seit dem Jahr 2010 zunehmende Helikopterverkehr willkommene Einnahmen generiert hat, die nun wieder wegfallen werden. Intensiv diskutiert wurden deshalb Ausnahmen von der Kontingentierung. Diese sollen sich jedoch auf Flüge mit einem gesteigerten öffentlichen Interesse beschränken, d.h. Such-, Rettungs- und Polizeiflüge sowie Armeehelikopter. Letztere umfassen sowohl die Beförderung von Regierungsmitgliedern als auch Flüge zu militärischen Zwecken, einschliesslich entsprechenden Schulungsflügen. Nach heutigem Kenntnisstand ist von rund 200 Bewegungen jährlich auszugehen, die so nicht unter die Kontingentierung fallen.

Sodann soll die Limite von 2500 Bewegungen pro Jahr nur für Helikopter mit Verbrennungskraftantrieb (Motor/Turbine) gelten. Nicht unter das Kontingent fallen sollen somit Helikopter oder helikopterähnliche Flugzeuge mit neuartigen, geräuscharmen Antriebsquellen wie beispielsweise Elektromotoren. Dies in der Meinung, dass die Entwicklung von solchen Flugzeugen nicht von vorneherein blockiert werden soll. Sie fallen jedoch in jedem Fall unter das Lärmkorsett und sind im Rahmen der Festlegung von Lärmpunkten zu behandeln. Falls sich zeigt, dass von solchen Flugzeugen ein erhöhtes Störpotential ausgeht, wäre neu zu beurteilen, ob sie dem Kontingent zu unterstellen sind.

4.2.6 Verschärfung der Ausnahmeregelungen

4.2.6.a Nichtgeschäftsreiseverkehr und Helikopter

Für den Nichtgeschäftsreiseverkehr und für Helikopter sind keine Ausnahmen durch die Flugplatzbetreiberin zugelassen. Ausnahmen sollen nur noch bei speziellen (im öffentlichen Interesse liegenden) Anlässen in gegenseitiger Absprache zwischen Vorarlberg und St.Gallen möglich sein (aktuelles Beispiel: Eröffnung Fliegermuseum).

4.2.6.b Geschäftsreiseverkehr

Für den Geschäftsreiseverkehr sind von Montag bis Samstag am Abend zwischen 21.00 und 22.00 Uhr Ausnahmen unter restriktiven Bedingungen möglich. Die konkrete Ausgestaltung wird im Rahmen der Umsetzung festgelegt und wird sich an bestehenden strengen Regelungen orientieren, wie sie z.B. beim Flughafen Zürich ("Für Starts und Landungen nach [...] Uhr kann die Flughafen Zürich AG bei unvorhersehbaren ausserordentlichen Ereignissen, insbesondere bei schwerwiegenden meteorologischen Verhältnissen, Ausnahmen erteilen.") bestehen. Am Sonntag werden in Zukunft auch für diese Flugkategorie keine Ausnahmen mehr möglich sein.

4.2.6.c Linienverkehr

Etwas weniger streng sollen die Ausnahmen für den Linienverkehr am Abend zwischen 21.00 und 23.00 Uhr geregelt werden. Insbesondere soll die Möglichkeit des Verspätungsabbaus gegeben sein. Streng limitierte Ausnahmen sind zudem von Montag bis Samstag in der ersten halben Stunde am Morgen möglich für Überstellungsflüge von Linienmaschinen, die insb. aus Witterungsgründen (z.B. Nebel, starker Föhn) nicht mehr landen konnten und auf einen anderen Flughafen ausweichen mussten.

4.2.7 Lenkungsmassnahmen für Flüge in Randstunden

Um einer intensiven Inanspruchnahme der Randzeiten entgegenzusteuern, soll im Zug der Anpassung der Verwaltungsvereinbarung nach lenkenden Anreizen gesucht werden. Im Vordergrund steht dabei insbesondere das bisher nur ausnahmsweise genutzte Zeitfenster am Sonntagmorgen. In Frage kommen zum Beispiel ein Gebührenmodell, das in den sensiblen Morgen- und Abendstunden erhöhte Lärmgebühren vorsieht oder eine höhere Anrechnung von Lärmpunkten (z.B. Verdoppelung).

4.2.8 Lärmkorsett und Floating

Die Tages- und Jahreslärmpunkte des bestehenden Lärmkorsetts bleiben im Grundsatz unangetastet. Die Möglichkeit eines Floatings wird dahingehend ergänzt, dass zukünftig an 15 Tagen im Jahr eine Überschreitung der Tageslärmpunkte von 100'000 Lärmpunkte bis höchstens 150'000 Lärmpunkte (inkl. des letzten Flugs aus Wien) erlaubt ist. Floating darf weiterhin nur in Anspruch genommen werden, wenn die Witterungsbedingungen einen Start nach Westen oder eine Landung von Westen aus Sicherheitsgründen nicht zulassen.

Das Floating kann an mehr als 15 Tagen im Jahr angewendet werden, wenn es unter den vorgenannten Gründen erforderlich ist. Der Flugplatz ist in diesem Fall aber verpflichtet, über ein externes Expertenbüro anhand von Meteodaten einer unabhängigen Quelle (MeteoSchweiz) unter Zuordnung zu sämtlichen Flugbewegungen an allen „Floating-Tagen“ den Nachweis zu erbringen, dass die Inanspruchnahme des österreichischen Luftraumes in diesem Ausmass notwendig war.

Wird das Floating an weniger als 15 Tagen im Jahr beansprucht, soll der Flugplatz keinen entsprechenden Nachweis erbringen müssen. Die zu viel verursachten Lärmpunkte müssen in jedem Fall innert 30 Tagen in Höhe der doppelten Punkteanzahl kompensiert werden.

Die vorstehende Floatingregelung ist das Ergebnis von intensiven Diskussionen. Die Arbeitsgruppe hörte dazu mehrere Experten an. Diese bejahten die Notwendigkeit eines solchen Floatings unter Sicherheitsaspekten und bestätigten, dass durch diese Floating-Regelung die sicherheitskritischen Punkte („opposite direction runway“) ausgeräumt sind.

Keine abschliessende Klarheit konnte zum genauen Umfang des unter Sicherheitsgesichtspunkten erforderlichen Floatings erzielt werden. Es liegen keine Daten vor, die das erforderliche Ausmass klar belegen. Weitere Vertiefungen bringen nach Einschätzung der Arbeitsgruppe aber auch nicht die gewünschte Sicherheit, ob mit einem Maximum von 130'000 oder mit 150'000 Lärmpunkten (immer inkl. des letzten Flugs aus Wien gemäss der bisherigen Floating-Regelung) der notwendige Spielraum geschaffen wird. 150'000 Lärmpunkte bewirken eine Schallpegelerhöhung von 50 dB auf 51,8 dB am Referenzpunkt, was nach der einschlägigen Fachliteratur einer geringfügig wahrnehmbaren Veränderung entspricht.

Hingegen konnte durch die Auswertung von Wetterdaten in den vergangenen Jahren untermauert werden, dass dieses Floating aus Witterungsgründen derzeit an ca. 15 Tagen im Jahr zum Tragen kommen wird. Da solche Wetterbedingungen jedoch nicht an einer Zahl festgemacht werden können, soll der Flugplatz unter den oben genannten Bedingungen die Möglichkeit haben, das Floating auch an mehr als 15 Tagen in Anspruch zu nehmen. Mit der Pflicht, in diesem Fall die Einhaltung der für das Floating notwendigen Voraussetzung fundiert nachzuweisen, soll der Befürchtung Rechnung getragen werden, dass die neue Floatingregelung aus rein betrieblichen Gründen genutzt und dadurch die Kapazität des Flugplatzes ungebührlich erhöht wird. Dazu beitragen soll im Übrigen auch, dass gegenüber den Piloten in den für sie verbindlichen Anweisungen (AIP) deutlicher zum Ausdruck gebracht werden soll, dass ein An- oder Abflug über österreichischem Luftraum nur aus Witterungs- bzw. Sicherheitsgründen zulässig ist.

4.3 Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen

4.3.1 Staatsvertrag

Der Verzicht auf die Konzessionierung erfordert eine Anpassung des Staatsvertrags im ordentlichen Ratifizierungsverfahren der Schweiz und von Österreich. Ebenso im Staatsvertrag ist die Ausdehnung der Betriebszeiten für den Verspätungsabbau des Linienverkehrs bis 23 Uhr vorzusehen, da das schweizerische Luftfahrtgesetz für nicht konzessionierte Flugplätze eine Nachtsperre ab 22 Uhr vorsieht.

4.3.2 Verwaltungsvereinbarung

Die vorgeschlagenen Änderungen müssen in der Verwaltungsvereinbarung abgebildet werden. Dazu gehört auch die detaillierte Ausarbeitung von Ausführungsbestimmungen, über die sich die Arbeitsgruppe in der Stossrichtung einig ist. Sodann wären auch die inhaltlich nicht tangierten Bestimmungen der Verwaltungsvereinbarung auf ihre Konformität mit der neuen Lösung zu überprüfen. Die Anpassungen der Verwaltungsvereinbarung werden vom auf Schweizer Seite zuständigen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, UVEK, und auf österreichischer Seite vom zuständigen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, BMVIT, abgeschlossen.

4.3.3 Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und Betriebsreglement

Die Vorgaben des SIL, Objektblatt St.Gallen-Altenrhein, wurden bei der Ausarbeitung der Eckwerte grundsätzlich beachtet, allerdings erfolgte schweizerischerseits eine Neupositionierung betr. der Frage der Konzessionierung. Das Objektblatt St.Gallen-Altenrhein muss in jedem Fall überprüft und angepasst werden. Die im Staatsvertrag und in der Verwaltungsvereinbarung angepassten betrieblichen Rahmenbedingungen müssen sodann im Betriebsreglement des Flugplatzes abgebildet werden. Dazu ist ein ordentliches Genehmigungsverfahren nach dem schweizerischen Luftfahrtgesetz erforderlich. Dieses Genehmigungsverfahren schliesst eine umweltrechtliche Verträglichkeitsprüfung mit ein. Gegen den Genehmigungsentscheid sind Rechtsmittel möglich. Der allfällige Rechtsmittelweg geht über max. zwei Instanzen bis an das schweizerische Bundesgericht.

5 Auswirkungen

Im Ergebnis liegt aus Sicht der Arbeitsgruppe ein ausgewogenes Gesamtpaket von Anpassungen vor, welches das Ergebnis von intensiven Diskussionen ist. Die Ausweitung der Betriebszeiten für den Linienverkehr und für den Geschäftsreiseverkehr entsprechen den Bedürfnissen der Wirtschaft und der Flugplatzhalterin. Die daraus resultierenden Auswirkungen werden im Hinblick auf die Interessen der Anrainer und des Umweltschutzes durch folgende Maßnahmen aufgewogen: erhebliche Reduktion des

Helikopterverkehrs, Präzisierung der Ausnahmeregelungen, Beseitigung der Ausnahmen für den Nichtgeschäftsreiseverkehr und Verzicht auf die Konzessionierung. Die Erweiterung der Betriebszeiten für den Geschäftsreiseverkehr gewährleistet den Unternehmen mit Flugzeugen auf dem Flugplatz St.Gallen Altenrhein einen effizienteren und optimaleren Betrieb. Der Linienverkehr profitiert insbesondere durch die Reduktion von Ausweichlandungen bei Verspätung.

Die Parteien sind sich einig, dass von diesem ausgewogenen Gesamtpaket in den nachfolgenden Verfahren zwar abgewichen werden kann, dass allerdings keine einseitigen Abweichungen möglich erscheinen, da solche den ausgewogenen Kompromiss in Frage stellen würden und dies für die Parteien letztlich nicht akzeptabel wäre.

5.1 Flugbewegungen

Aufgrund der Strategie 2030 der Flugplatzbetreiberin, die zum Teil von Rahmenbedingungen ausgeht, die zu Gunsten des Flugbetriebs von den hier vorgeschlagenen Rahmenbedingungen abweichen, rechnet sie mit total 31100 Flugbewegungen im Jahr 2030 gegenüber 28774 im Jahr 2017. Unter den gegenüber der Strategie eingeschränkten Rahmenbedingungen, wie sie hier vorgeschlagen werden, ist mit leicht tieferen Bewegungszahlen zu rechnen. Der Grund liegt insbesondere bei der reduzierten und auf max. 2500 beschränkten Anzahl Helikopterbewegungen.

5.1.1 Nichtgeschäftsreiseverkehr (Flugzeuge unter 3 MTOW und Helikopter)

Für die bisherige Privatfliegerei sowie Ausbildungs- und Schulungsflüge sollen die Betriebszeiten beibehalten werden. Wegfallen würde das bisherige grosszügige Ausnahmeregime. Ausnahmen wären für sie nur noch in gegenseitiger Absprache zwischen Vorarlberg und St.Gallen bei speziellen (im öffentlichen Interesse liegenden) Anlässen möglich. Diese restriktiven Rahmenbedingungen würden generell auch für Helikopter gelten. Mit der markanten Reduktion des Helikopterverkehrs kommt die vorgeschlagene Lösung einem wichtigen Schutzbedürfnis der Bevölkerung der gesamten Region entgegen.

Aufgrund des gänzlichen Entfalls der heute möglichen Ausnahmen sind keine zusätzlichen Bewegungen oder gar eine Abnahme zu erwarten. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die bisher mit Ausnahmen durchgeführten Flüge zukünftig innerhalb der ordentlichen Betriebszeiten stattfinden werden.

Gesamthaft ist davon auszugehen, dass diese Kategorie bis ins Jahr 2030 kaum mehr Wachstum aufweisen wird, weil die Helikopterbewegungen gedeckelt werden.

5.1.2 Geschäftsreiseverkehr (Flugzeuge mit 3 MTOW und mehr)

Für den Geschäftsreiseverkehr nach der bisherigen Klassierung geht die Strategie 2030 der Flugplatzbetreiberin von 2017 bis 2030 von einem jährlichen Wachstum von 1.6% aus. Mit der neuen, einschränkenderen Kategorisierung ist eher von einem tieferen, nicht aber von einem höheren Wachstum auszugehen, weil aufgrund der neuen Kategorisierung einige bisher als Reiseflüge nach Instrumentenflugregeln taxierte Flugbewegungen zukünftig nicht mehr von den günstigeren Rahmenbedingungen profitieren können. Wie sich der Zuwachs über den Tag verteilen wird, ist nicht exakt absehbar. Die Flugplatzbetreiberin rechnet mit einer Zunahme hauptsächlich an den Werktagen. Am Samstag und am Sonntag geht sie von einem weitgehend gleichbleibenden Verkehr aus. Aufgrund der vorgeschlagenen restriktiven Ausnahmeregelungen für den Geschäftsreiseverkehr von Montag bis Samstag bzw. deren Wegfall am Sonntag rechnet die Flugplatzbetreiberin insb. in den Abendstunden nach 21 Uhr mit einer Abnahme der Bewegungen.

5.1.3 Linienverkehr

Beim öffentlichen Flugverkehr (Linien und Charter) ist eine geringe Zunahme zu erwarten. Die Flugplatzbetreiberin rechnet in ihrer Strategie 2030 mit 2612 Flugbewegungen im Jahr 2030 gegenüber 2331 Flugbewegungen im Jahr 2018, was einem jährlichen Wachstum von lediglich 0,9 Prozent entspricht. Aufgrund der neuen zeitlichen Rahmenbedingungen und der ebenfalls eingeschränkteren, wenn auch im

Vergleich zum Geschäftsreiseverkehr etwas weniger restriktiven, Ausnahmeregelungen ist am ehesten mit einer geringen Zunahme der Flugbewegungen in der Zeit über Mittag an den Werktagen und am Sonntagmorgen in der Zeit von 08.00 bis 10.00 Uhr zu rechnen.

Die zusätzlichen Bewegungen am Sonntagmorgen zwischen 08.00 und 10.00 Uhr entsprechen einem Bedürfnis der Betreiberin, fallen aber in ein bisher nur ausnahmsweise benutztes Zeitfenster. Um einer intensiven Inanspruchnahme dieses Zeitfensters und der Randzeiten allgemein entgegenzusteuern, sollen Anreize mit einer entsprechenden Lenkungswirkung vorgesehen werden, z.B. eine Gebührenmodell, wonach in den sensiblen Morgen- und Abendstunden erhöhte Lärmgebühren erhoben werden müssen (vgl. Ziff. 4.2.7).

5.2 Umwelt

5.2.1 Lärm

Die Lärmparameter, innerhalb welcher sich der Flugbetrieb bewegen darf, bleiben beidseits der Landesgrenzen bestehen. D.h. auf österreichischer Seite bleibt das Lärmkorsett bis auf die neue, sicherheitstechnische Floatingregelung unangetastet. Desgleichen ändert sich auf der schweizerischen Seite nichts an den umweltrechtlichen Rahmenbedingungen und den in diesem Zusammenhang festgelegten Lärmkurven. Wie vorstehend ausgeführt ist aber damit zu rechnen, dass der Fluglärm zum Teil zu anderen Tageszeiten auftreten wird, ohne dass aber die rechtlich zulässigen Lärmgrenzwerte überschritten würden. Durch den Wegfall eines Teils der Helikopterbewegungen ist zudem mit einer erheblichen Reduktion des effektiv störenden Flugverkehrs zu rechnen. Die technologische Entwicklung trägt ausserdem dazu bei, dass die Flugzeuge zukünftig weiter leiser werden. Gesamthaft betrachtet ist somit unter Lärmgesichtspunkten sicher keine Verschlechterung der Situation, sondern mit grosser Wahrscheinlichkeit eine Verbesserung zu erwarten. Selbstredend wird die Lärmsituation bei einer Änderung des Betriebsreglements im Rahmen der erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung überprüft werden müssen.

5.2.2 Natur

Die Schutzbedürfnisse der Natur und insbesondere die aus dem Natura 2000-Schutzgebiet resultierenden Beschränkungen konnten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit und aufgrund des noch in Arbeit befindlichen AVIFAUNA-Gutachtens, welches voraussichtlich erst im Frühjahr 2020 vorliegen wird, nicht abschliessend geklärt werden. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist die Hypothese vertretbar, dass es insgesamt zu keiner Verschlechterung des heutigen Zustands kommen wird.

Vor Abschluss des Staatsvertrages bzw. der staatsvertraglichen Vereinbarung sind die geplanten Änderungen nach der massgebenden Richtlinie 92/43/EWG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, kurz FFH-Richtlinie oder Habitatrichtlinie) einer sog. Verträglichkeitsabschätzung und für den Fall, dass die Abschätzung eine Verschlechterung nicht ausschliesst, einer Verträglichkeitsprüfung durch die für das Natura 2000 Gebiet Rheindelta zuständigen Naturschutzbehörde zu unterziehen.

Seitens der Schweiz ist unbestritten, dass bei einem Genehmigungsverfahren für die geplanten Änderungen des Betriebsreglements das Espoo-Abkommen zur Anwendung gelangen muss und spätestens im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens konkrete Aussagen im Umweltverträglichkeitsbericht vorliegen müssen.

6 Weiteres Vorgehen

Vorausgesetzt, die vorstehenden Ausführungen werden von allen Seiten gutgeheissen, sehen die nächsten Schritte wie folgt aus:

- Information der involvierten Interessengruppen (Gemeinden, Wirtschaft, Umweltverbände)

28. November 2019

- Ausarbeitung der Texte für die Änderung des Staatsvertrages und der Verwaltungsvereinbarung inkl. detaillierte Ausarbeitung von Ausführungsbestimmungen
- Feststellungsverfahren betreffend allfälliger erheblicher Beeinträchtigungen des Natura 2000 Gebietes Rheindelta
- gegebenenfalls Bewilligungsverfahren hinsichtlich der Beeinträchtigungen des Natura 2000 Gebiets
- Befassung des Vorarlberger Landtags
- Ratifikationsverfahren für die Anpassung des Staatsvertrags
- Anpassung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (Objektblatt St.Gallen-Altenrhein)
- Genehmigungsverfahren für die Anpassung der Verwaltungsvereinbarung
- Genehmigungsverfahren für das Betriebsreglement

Diese Arbeits- und Verfahrensschritte bedürfen Zeit, so dass mit einem Abschluss nicht vor Ablauf von 5 bis 6 Jahren zu rechnen ist.