

## Luftfahrtanlagen

---

### *Kennzeichnung*

---

<i>Geschäftsnummer</i>	VI 41
<i>Sachbereich</i>	Verkehr
<i>Verfasst durch</i>	Planungsamt
<i>Am</i>	24. April 2001
<i>Siehe auch</i>	—

---

### *Beschreibung*

---

#### **Die Zivilluftfahrt und deren Infrastruktur als raumplanerische Herausforderung**

Bau und Betrieb der Infrastrukturanlagen der Luftfahrt haben in verschiedener Hinsicht erhebliche räumliche Auswirkungen. Für Wirtschaft und Tourismus ist die verkehrsmässige Anbindung – eingebettet in die gesamte Verkehrssituation – von besonderer Bedeutung. Den verschiedenen Mobilitätsinteressen können u.a. Interessen des Gesundheitsschutzes der in der Umgebung der Anlagen lebenden Bevölkerung gegenüberstehen. Eine Herausforderung stellt dabei die flächenhafte Lärmausbreitung des Luftverkehrs dar (Lärmteppich). Schliesslich ist die Abstimmung mit anderen Interessen wie Bodennutzung (Siedlung und Erschliessung) oder Schutz von Natur und Landschaft (inkl. Gewässer) rechtzeitig sicher zu stellen. Dem Richtplan kommt die Aufgabe zu, die verschiedenen Auswirkungen zu beurteilen und Vorhaben auf die erwünschte Raumentwicklung auszurichten.

Im Kanton St.Gallen existieren die Flugplätze St.Gallen–Altenrhein, Bad Ragaz und Schänis sowie die Heliports Benken und Gossau (vgl. Beilage). Aus kantonaler Sicht liegt das Hauptinteresse beim Flugplatz St.Gallen–Altenrhein, wo seit 1985 Linienverkehr abgewickelt wird. Anfang 2001 wurden sechs Rotationen Altenrhein–Wien und eine Rotation Altenrhein–Graz betrieben. Die Betreiber des Flugplatzes haben die Absicht, den Linienverkehr ab Altenrhein auszubauen. Mit dem am 23. Juli 1991 abgeschlossenen Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich verbunden ist ein Lärmkorsett, das für das österreichische Hoheitsgebiet die zulässige Lärmbelastung regelt, während auf Schweizer Seite die Vorschriften der Lärmschutzverordnung (SR 814.41) einzuhalten sind. Altenrhein ist rechtlich immer noch ein Flugfeld; aufgrund seiner Infrastruktur sind jedoch die Anforderungen an einen Regionalflugplatz mit Linienverkehr erfüllt. Bei den andern vier Anlagen wird keine oder höchstens bei Bad Ragaz eine geringfügige Entwicklung des Flugbetriebes erwartet.

Gemäss Luftfahrtgesetz ist der Bund unter Federführung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) für Plangenehmigungen, Bewilligungen und Konzessionen zuständig. Kantone und Gemeinden werden angehört; ihre baupolizeilichen Auflagen werden berücksichtigt. Plangenehmigungen für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzen grundsätzlich einen Sachplan nach RPG voraus, für den ebenfalls der Bund verantwortlich zeichnet.

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

Der SIL, zu dessen Entwurf sich der Kanton St.Gallen am 30. April 1999 und am 26. Juni 2000 vernehmen liess, befasst sich mit allen der Zivilluftfahrt dienenden Infrastrukturanlagen, von den Landesflughäfen über die kleineren Flugplätze und die Heliports bis zu den Flugsicherungsanlagen. Er zeigt die Entwicklung der Luftfahrt insgesamt und der einzelnen Anlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Indem er die konzeptionellen Grundsätze und Vorgaben festlegt und für die einzelnen Anlagen den Stellenwert, die Zweckbestimmung, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb bestimmt, entlastet der SIL die nachgelagerten Konzessions-, Bewilligungs- und Genehmigungsverfahren. Die Ziele und Vorgaben für die einzelnen Anlagen werden in Koordinationsgesprächen zwischen Bund, Kanton, Gemeinde(n) und Flugplatzhalter erarbeitet und in Koordinationsprotokollen festgehalten. Letztere sind die Grundlage für die Erstellung der Objektblätter im SIL.

Am 18. Oktober 2000 hat der Bundesrat den allgemeinen Teil des SIL mit der Beschreibung des Standes und der Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur sowie den konzeptionellen Teil mit den Vorgaben zur generellen Ausrichtung der Luftfahrt und zu den Teilnetzen genehmigt. Der Zeitplan des Bundes sieht vor, die Klärung der anlagenspezifischen Fragen beim Flugplatz St.Gallen-Altenrhein im Rahmen der zweiten Serie der behandelten Anlagen durchzuführen. Die übrigen Anlagen werden später behandelt.

### **Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur im Kanton St.Gallen**

Die Aussagen im kantonalen Richtplan geben im Wesentlichen die Aussagen des SIL und die Haltung wieder, die der Kanton St.Gallen in der Anhörung zum SIL angenommen hat und die er in den Koordinationsgesprächen vertreten wird.

Der Kanton St.Gallen unterstützt die im SIL festgehaltenen Globalziele für die Luftfahrtpolitik und die Vorgaben und Grundsätze für einen nachhaltigen, in die Gesamtverkehrspolitik eingebetteten Luftverkehr. St.Gallen-Altenrhein ist im SIL als einer von vier schweizerischen Regionalflugplätzen mit Linienverkehr (mit der Option Konzessionierung als Zwischenergebnis) festgesetzt. Festgesetzt sind auch die bestehenden Flugfelder Bad Ragaz und Schänis sowie die Heliports Benken und Gossau (REGA-Basis). Sowohl bei den Flugfeldern als auch bei den Heliports geht die optimierte Nutzung der vorhandenen Anlagen der Schaffung neuer Anlagen vor.

Herausragende Bedeutung hat für den Kanton St.Gallen der 70 km entfernte Landesflughafen Zürich-Kloten. Trotzdem befürwortet die Regierung eine massvolle Entwicklung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein mit einer Anbindung auch an den Flughafen Basel-Mulhouse. Sie betont die besondere Rolle Altenrheins zusammen mit dem Flugplatz Friedrichshafen für den Wirtschaftsstandort St.Gallen/Bodensee. Die Entwicklung Altenrheins soll abgestimmt mit den angestrebten Verbesserungen im internationalen Schienenverkehr erfolgen. Wert wird auf die Einhaltung der Lärmvorschriften, die ausreichende Erschliessung des Flugplatzes mit dem öffentlichen Verkehr und auf eine Regelung betreffend den Schutz des als Wasser- und Zugvogelgebiet national bedeutsamen Mündungsgebiets des Alten Rheins gelegt. Anzustreben ist diesbezüglich eine internationale Lösung mit Einbezug der angrenzenden österreichischen Gebiete. Es wird davon ausgegangen, dass eine allfällige Konzessionierung als Regionalflugplatz mit Linienverkehr nur mit Zustimmung Österreichs erfolgen kann (bedingt Änderung des Staatsvertrags).

Die zukünftige Entwicklung des Flugplatzes Altenrhein ist in der Öffentlichkeit umstritten. Eine Umfrage des Gemeinderates Thal bei den stimmberechtigten Einwohnern anfangs des Jahres 2001 ergab eine kritische Haltung der Bevölkerung zu einem Ausbau des Flugplatzes. Der Fluglärm wird neben andern Lärmquellen als massgeblicher negativer Faktor für die Lebensqualität in den Gemeinden betrachtet. Die zukünftige Entwicklung des Flugplatzes ist daher auch unter dem Gesichtspunkt der gesamten Umweltbelastung zu betrachten. Umweltorganisationen wie WWF, Pro Natura und VCS, aber auch die Interessengemeinschaft Lebensqualität rund um Altenrhein lehnen eine Konzessionierung des Flugplatzes als Regionalflugplatz mit Linienverkehr ab.

Beim Flugfeld Schänis stehen die Überfluggebiete des Segelflugbetriebes im Zentrum des Interesses. Zur Vermeidung von Störungen des Wildes durch plötzlich auftauchende (geräuschlose) Flugzeuge sollen die Überfluggebiete festgelegt und Mindestüberflughöhen vereinbart werden.

### **Dokumentation**

- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Teile I bis IIIB und Anhänge, vom Bundesrat genehmigt am 18. Oktober 2000
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Teil IIIC (Einzelanlagen), Entwurf vom 30. September 1998
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Merkblatt zum Koordinationsprotokoll, Bundesamt für Zivilluftfahrt, Juni 2000

### **Beilage**

- Übersichtskarte Luftfahrtanlagen

---

*Beschluss*

---

**St.gallische Anliegen zu den Luftfahrtanlagen**

Längerfristig sollen als Ergebnis der Koordinationsgespräche im Richtplan die einzuhaltenden räumlichen Bedingungen, die Handlungsanweisungen an die beteiligten Akteure sowie die organisatorischen Massnahmen für die verkehrsmässige Erschliessung der Flugplätze, für die Behebung von Nutzungskonflikten im Zusammenhang mit dem Bau und dem Betrieb der Flugplätze, für die Nutzungszuweisung von Arealen für Nebenanlagen und für die umfassende Planung der Flugplatzgebiete definiert werden.

In den bevorstehenden Koordinationsgesprächen zu den Luftfahrtanlagen vertritt der Kanton St. Gallen die folgende Haltung:

- Erhaltung der bestehenden Flugplätze und Heliports im Kanton und Optimierung des Betriebes in gegenseitiger Abstimmung und in Zusammenarbeit mit Anlagen auch ausserhalb des Kantons
- Massvolle Entwicklung des Linienflugverkehrs ab dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein mit zusätzlicher Anbindung an den Flughafen Basel-Mulhouse und Sicherstellung der Erschliessung des Flugplatzes mit öffentlichem Verkehr
- Minimierung von Störungen der Wohn- und Erholungsgebiete und der Lebensräume von Tieren durch den Flugbetrieb
- Abstimmung mit anderen Interessen im Bereich Bodennutzung (Nutzungsplanung)
- Beschränkung der Lärm- und Schadstoffemissionen des Flugbetriebes

<i>Koordinationsstand</i>	Zwischenergebnis
<i>Federführung</i>	Planungsamt
<i>Beteiligt</i>	Volkswirtschaftsdepartement, Amt für Umweltschutz, Gemeinden, Flugplatzhalter, Bundesamt für Zivilluftfahrt

**Entwicklung Flugplatz St.Gallen-Altenrhein**

Der Kanton begrüsst die Einstufung von St.Gallen-Altenrhein als Regionalflugplatz mit Linienverkehr, wie er im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt festgelegt ist. Aus Sicht des Kantons ist namentlich eine West-Anbindung an Basel-Mulhouse von standortpolitischer Bedeutung. St.Gallen-Altenrhein kann im Raum Bodensee den Flugplatz Friedrichshafen auf deutscher Seite ergänzen. Die Regierung ist im Hinblick auf eine massvolle Entwicklung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein bereit, nötigenfalls auf die erforderlichen Anpassungen des Staatsvertrags mit Österreich bzw. des Lärmkorsettes hinzuwirken.

Die Entwicklung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein hat aus kantonaler Sicht folgenden Anforderungen zu genügen:

- Luftfahrt, Schienen- und Strassenverkehr müssen sich aus Sicht Gesamtverkehr gegenseitig ergänzen. Die Entwicklung des Flugverkehrs ab Altenrhein darf Ver-

besserungen im Schienenverkehr (AlpTransit Anschluss Ostschweiz, Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz Richtung München, Ulm und Stuttgart) nicht konkurrenzieren

- Verbindliche Regelung einer adäquaten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr
- Einhaltung der Lärmvorschriften
- Vermeidung von Störungen der Wasser- und Zugvogelschutzgebiete im Mündungsgebiet des Alten Rheins

<i>Koordinationsstand</i>	Zwischenergebnis
<i>Federführung</i>	Volkswirtschaftsdepartement
<i>Beteiligt</i>	Planungsamt, Amt für Umweltschutz, Gemeinden, Flugplatzhalter, Bundesamt für Zivilluftfahrt

<i>Erlassen</i>	von der Regierung am 23. April 2002
<i>Genehmigt</i>	vom Bundesrat am 15. Januar 2003

---

## Übersichtskarte Luftfahrthanlagen

