



EDITORIAL

Teufelskreis durchbrechen!

Rund drei Milliarden Passagiere waren im letzten Jahr auf der ganzen Welt im Flugzeug unterwegs, statistisch gesehen fast jeder zweite Erdenbewohner. Das sind 4,7 % mehr als ein Jahr zuvor, wie die neusten Zahlen des Internationalen Flughafenrats in Genf belegen. In Europa allein benützten 912 Millionen Passagiere das Flugzeug, 5,8% mehr als 1998. In der Schweiz hat die Zahl der Flüge im Jahresdurchschnitt der letzten vier Jahre sogar um über 8% zugenommen. Und das massive Flugverkehrswachstum geht ungebremst weiter. Vorsichtige Prognosen weisen auf eine Verdopplung innerhalb der nächsten 10 Jahre hin. Andere Schätzungen gehen von einer Vervielfachung innert 18 Jahren aus!

Worüber die Zahlen jedoch schweigen, ist die damit verbundene Mehrbelastung der Umwelt durch Lärm und Luftschadstoffe. Zum Beispiel durch den weiteren Anstieg des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂), das mittlerweile zu über 20% aus dem Flugverkehr stammt und entsprechend stark für die Klimaerwärmung verantwortlich ist.

Nichtsdestotrotz werden die Flughäfen im Wettlauf untereinander auf die vorausgesagten hohen Kapazitäten hin ausgebaut, um ein möglichst grosses Stück vom künftigen Flugverkehr-Kuchen abschneiden zu können. Mitspracherechte der betroffenen Bevölkerung, Nachtflugsperrzeiten sowie Lärmgrenzwerte rund um Flughäfen werden dabei als lästige Hindernisse empfunden, die es rücksichtslos – wenn nötig mit dem Segen der Regierungen – auf ein wirtschaftsfreundliches Mass zurechtzustutzen gilt.

So geschehen diesen Frühling, als der Bundesrat höhere Lärmgrenzwerte für die Landesflughäfen festlegte, die sich einzig an den Wünschen der Fluggesellschaften orientieren. Durch die gleichzeitig erlassene Lockerung der Nachtflugsperrzeit doppelte der selbe Bundesrat nach und gab damit klar zu verstehen, wie wenig ihm das Wohl der Wohnbevölkerung bedeutet (vgl. Interview).

Diese Verkehrspolitik unseres Bundesrates ist ein Skandal und zerstört Schritt um Schritt unseren Lebensraum. Damit muss endlich Schluss sein! Deutschland zeigt, wie es gemacht werden muss. Die Begünstigung des Flugverkehrs muss sofort beendet, der Teufelskreis von permanenter Anpassung der Flughafen-Infrastruktur an die Verkehrsprognosen der Luftfahrt durchbrochen werden.

Ein Stopp für Flughafenbauten muss her und soll dazu führen, dass umweltfreundliche Alternativen gesucht und realisiert werden. Zum Beispiel durch den schnellen Weiterausbau des Hochleistungs-Schiennetzes.

Unter keinen Umständen darf der Ausbau des Regionalflugnetzes weitergeführt, dürfen Flugfelder zu konzessionierten Flugplätzen umklassiert werden, wie es Bern für Altenrhein plant.

Gefragt ist eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik, die auch auf die Bedürfnisse der kommenden Generationen Rücksicht nimmt und mit dem kostbaren, begrenzten Gut lebenswerte Umwelt verantwortungsvoll und haushälterisch umgeht.

H. Grob, AgF-Co-Präsident

Skandalöses Trauerspiel in Bern: Landesflughäfen: Bundesrat stellte Weichen auf mehr Flugläääääärm

Gleich zweimal entschied der Bundesrat diesen Frühling in skandalösester Weise gegen die Interessen der lärmgeplagten Flughafenbevölkerung und hat stattdessen einseitig die Wünsche der Luftfahrtlobby erfüllt.

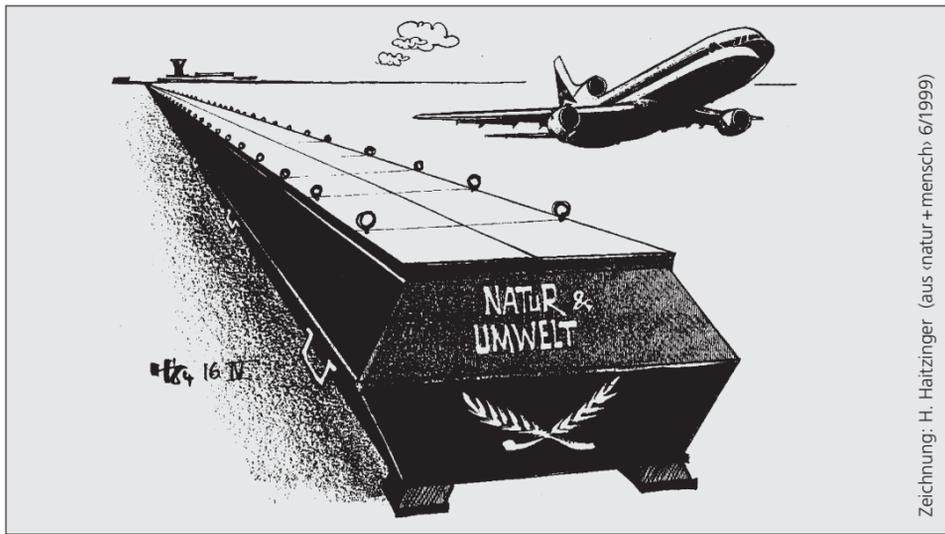
■ So am 12. April, als die Landesregierung die Lärmgrenzwerte für die Landesflughäfen Kloten und Genf festsetzte. Für reine Wohngebiete wurde der Tagesgrenzwert auf 65 Dezibel festgesetzt, obwohl die Expertenkommission einen Wert von 60 Dezibel vorgeschlagen hatte.

■ Gleichzeitig wurde die Nachtflugsperrzeit per 1. Mai stark gelockert, so dass künftig auf den beiden Landesflughäfen Starts und Landungen bis 24 Uhr und ab 5 Uhr möglich werden. Auch diese Regelung war stark umstritten und wurde gegen die Interessen der Flughafenbevölkerung festgesetzt.

Mit einem zusätzlich gewährten «Bonus» von 2 Dezibel können so über bestimmten Gebieten in der Flughafenregion bis zu dreimal mehr Flüge abgewickelt werden, als es der von der Fachkommission empfohlene Wert von 60 Dezibel ermöglicht hätte.

Der Bundesrat hat sich mit diesem unverständlichen Fehlentscheid ein schlechtes Zeugnis ausgestellt. Er hat nicht nur klar gemacht, dass ihm die Befriedigung der Wünsche aus der Wirtschaft an erster Stelle kommt, sondern in nicht zu überbietender Arroganz die Grundrechte der lärmgeplagten Flughafenbevölkerung nach Ruhe und gesunder Luft mit Füßen getreten.

Fazit aus diesem Trauerspiel: Der Flugplatz Altenrhein muss unbedingt privates Flugfeld bleiben. Denn durch die Konzessionierung unterstützte Altenrhein noch direkter dem Bundesdiktat. Wohin das führen würde, ist absehbar ... !



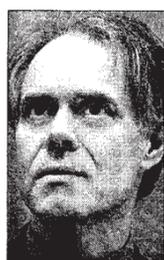
Zeichnung: H. Haitzinger (aus natur+mensch 6/1999)

TA-Original-Interview vom 13.4.2000

«Wirtschaftliche Interessen berücksichtigt»

Bundesrat Moritz Leuenberger hat Verständnis dafür, dass die Anwohner des Flughafens mit den neuen Lärmgrenzwerten nicht zufrieden sind.

Mit **Moritz Leuenberger** sprach **Bruno Vanoni, Bern**



Der Bundesrat will in Wohnzonen statt der vorgeschlagenen 60 Dezibel 65 Dezibel Fluglärm zulassen, was dreimal so viele Flugbewegungen erlaubt. Warum dieses massive Entgegenkommen?

Der Bundesrat hat seinen Ermessensspielraum genutzt und die wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetreiber und indirekt auch der Fluggesellschaften stärker berücksichtigt. Aber be-

achten Sie bitte die beschlossene Verordnung in ihrer ganzen Dimension.

Nämlich?

Ihre Hauptstossrichtung ist raumplanerischer Natur. Sie will verhindern, dass weiterhin nahe an den Flughäfen herangebaut wird und dass deshalb später neue Entschädigungen geltend gemacht werden können. Dieser Entwicklung ist nun ein Riegel geschoben. Kommt dazu, dass das Nachtflugverbot neu grundsätzlich in einer Verordnung festgenagelt ist – und nicht mehr nur via Betriebsreglement von Fall zu Fall.

Das ändert alles nichts daran, dass das intensive Lobbying der Flughafenbetreiber im Bundesrat offensichtlich erfolgreich war.

Das kann ich nicht bestätigen. Ich weiss nur, dass das Lobbying stattgefunden hat. Ob es die Meinungsbildung der einzelnen Bundesräte beeinflusst hat, kann ich nicht abschätzen. Ich kann nur feststellen, was der Bundesrat als Kollegialbehörde entschieden hat.

Um es deutlich zu sagen: Der Gesamtbundesrat hat anders entschieden, als Sie es für richtig halten?

Ich vertrete diesen Entscheid loyal. Of-

fenbar weiss man aber, dass ich einen andern Antrag gestellt habe. Doch das habe nicht ich publik gemacht.

Ihr Departement hat im letzten Sommer strengere Vorschriften in die Vernehmlassung geschickt und bereits diese als Kompromiss zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Flughafens und dem Schutz der Anwohner dargestellt.

Ausgangspunkt war für uns das Umweltschutzgesetz. Es verlangt Vorschriften, damit die Bevölkerung nicht unter dem Lärm leiden muss. Es gibt aber Ausnahmen für Bauten von öffentlichem Interesse wie Eisenbahnen, Nationalstrassen und Flughäfen. Für Letztere hat der Bundesrat nun seinen Ermessensspielraum genutzt und in einem einzigen Punkt einen höheren Lärmgrenzwert festgelegt.

Ist es nicht paradox, ausgerechnet den umweltschädlichsten Verkehr zu privilegieren?

Die Privilegierung erfolgt aus wirtschaftlichen Gründen. Der Flughafen Zürich ist für den Wirtschaftsstandort Schweiz von herausragender Bedeutung.

Die strengeren Vorschriften hätten die Flughafentaxen um sechs Franken verteu-

Die Faszination des Fliegens hat ihre Unschuld verloren

Ein Spätsommernachmittag vor ca. vierzig Jahren. Zwei Frauen und ihre vier Kinder sind in einem landwirtschaftlichen Jeep unterwegs nach Kloten. Der Ausflug ist ein Geschenk des Bauern für die Hilfe, mit der ihn die zwei Familien während der Erntezeit unterstützt haben.

Kloten – Das war schon sehr weit weg! Ein Flugzeug hatten wir bis zu jenem Tag höchstens ab und zu am Himmel erspäht. Wir waren also sehr gespannt und aufgeregt.

Kloten – Da standen sie nun also, die Propellerflugzeuge und glänzten silbern im warmen Spätsommerlicht. Nach einer Weile rollte eine Maschine zur Abflugpiste. Unsere Aufregung stieg. Und als die Maschine abhob und sich langsam in die Höhe schob, da war es wie ein Wunder. Der ohrenbetäubende Lärm gehörte irgendwie dazu, das Erlebnis wäre sonst nicht halb so beeindruckend gewesen. Auch das Geheul einer landenden Maschine liess uns vor Ehrfurcht erschauern.

Der Flugbetrieb nahm sich damals, verglichen mit heute, noch relativ bescheiden aus. Dass er die Menschen, die in Kloten wohnten, stören könnte, wäre uns nie in den Sinn gekommen. Die Wörter «Luftverschmutzung» und «Lärmbelastung» gab es wohl noch gar nicht, jedenfalls redete damals noch keiner davon. Die Konjunktur gewann an Schwung, die Wirtschaft entwickelte sich prächtig und davon profitierte auch die Fliegerei.

Nur eines scheint langsamer voranzugehen: Die geistige Entwicklung des Menschen. Viel zu viele Leute denken immer noch in den unbekümmerten Mustern der 60er- und 70er-Jahre: Ihr Denken bewegt sich immer noch linear, denn sie haben eben gelernt, nur in eine Richtung zu denken, nämlich nach vorn. Hätten sie schon früher gelernt, dass jedes Ding zwei Seiten hat, fielen es ihnen vielleicht weniger schwer, liebgegewonnene Gewohnheiten zurückzuschrauben und der Einsicht, dass die Entwicklung eben nicht nur gradlinig verläuft, den ihr gebührenden Platz endlich einzuräumen.

Dann fielen es ihnen vielleicht auch leichter, darauf zu verzichten, bei jeder Gelegenheit in die Lüfte abzuheben.

C. Roussety

Mit Petition gegen Konzessionierung:

Interessengemeinschaft Lebensqualität rund um Altenrhein «Igla» gegründet

Am 21. März wurde in Staad mit der «Interessengemeinschaft Lebensqualität rund um Altenrhein» (Igla) ein neuer Verein gegründet, der sich zum Ziel gesetzt hat, die Ausweitung des Flugbetriebs in Altenrhein zu bekämpfen. Im Zentrum der Gründungsversammlung stand die Lancierung einer Petition an den Bundesrat, mit welcher die Konzessionierung des Flugplatzes Altenrhein zum Regionalflughafen verhindert werden soll.

Die überparteilich ausgerichtete Gruppierung versucht in erster Linie, die einer weiteren Flugverkehrszunahme kritisch gegenüberstehenden Stimmen aus der engeren Flugplatzregion – der Standortgemeinde Thal – zu bündeln und deren Anliegen möglichst wirkungsvoll zum Durchbruch zu verhelfen. Statt starke Opposition gegen den jetzigen Zustand zu betreiben, werden mehrheitsfähige Lösungen angestrebt; so jedenfalls lautet der Vorsatz.

Die gut besuchte Gründungsversammlung wählte Hauptinitiator Marc Uffer aus Thal zu ihrem ersten Präsidenten, Alex Bosshart aus Altenrhein zum Vize-

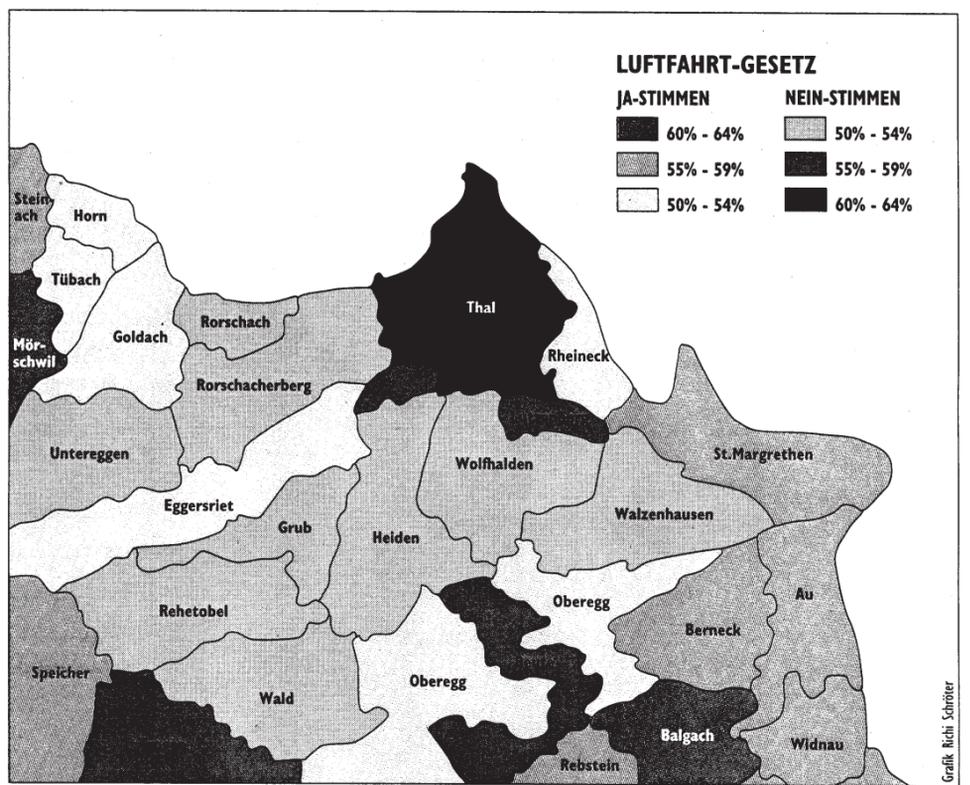
präsidenten. Unter den Gründungsmitgliedern sind aus naheliegenden Gründen viele AgF-Mitglieder zu finden.

Die Vereinsgründung hat auch sichtbar gemacht, dass die drohende Ausweitung des Flugverkehrs in Altenrhein nach wie vor auf klare Ablehnung in der betroffenen Bevölkerung stösst und jederzeit zum Aufflammen des über Jahrzehnte hart geführten Widerstandes führen kann.

(Die nebenstehende Grafik zeigt die seit vielen Jahren herrschende flugverkehrskritische Haltung in den Flugplatz-Gemeinden.)

Die AgF begrüsst die Gründung der «Igla», die sich für die gleichen Ziele einsetzt, für welche die AgF seit rund 20 Jahren im überregionalen Rahmen und auf den politischen Bühnen mit grossem Einsatz kämpft. Sie unterstützt das Volksbegehren aktiv und hofft auf einen grossen Erfolg.

Die Sammelfrist für die Petition wurde verlängert, so dass die Unterschriften im Laufe des Monats Juni in Bern eingereicht werden dürften.



Stimmenanteile in den Flugplatz-Gemeinden bei der Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 über die Änderung des Luftfahrtgesetzes

1994 stimmte das Schweizer Volk der Revision des Luftfahrtgesetzes zu, gegen welches die Umweltschutzverbände – angeführt vom Schweizerischen Schutzverband gegen Flugemissionen (SSF) – das Referendum ergriffen hatten. Viele Gemeinden in der Region des Flugplatzes Altenrhein lehnten die umstrittene Vorlage jedoch mehr oder weniger deutlich ab. Thal als Standortgemeinde des Flugplatzes verwarf die Änderung mit 60,7 Prozent Nein-Stimmen am deutlichsten.

Umstritten war die Revision unter anderem wegen der Bestimmung, wonach künftig Flugplatz-Konzessionierungen und Bewilligun-

gen einheitlich durch den Bund erfolgen werden und die Position der Standort-Gemeinden entsprechend geschwächt wurden. Die Mitsprache des Volkes wurde durch die Gesetzesrevision ganz bewusst gestrichen.

An der kritischen Einstellung der Thaler Bevölkerung von 1994 hat sich bis heute nichts geändert. Ganz im Gegenteil. Die im SIL vorgesehene Konzessionierung Altenrheins zu einem Linienflugplatz stösst auf breite Ablehnung in der ganzen Region und führt zu einer Ausweitung der Opposition gegen den wachsenden Flugverkehr, wie die Gründung der «Igla» beweist.

Fluglärm nimmt massiv zu

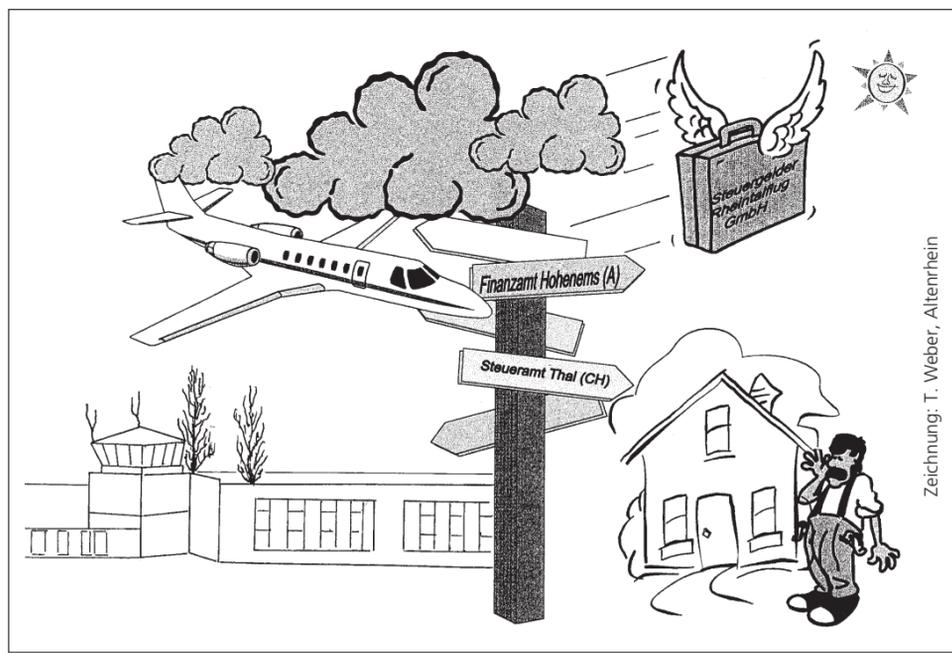
Der allgemeine Fluglärm hat bei uns in der Ostschweiz gerade in der letzten Zeit massiv zugenommen. Diese Feststellung stützt sich nicht auf Zahlen ab, sondern auf das eigene Empfinden und das vieler besorgter Menschen. Die Häufung von entsprechenden Klagen auf dem Tisch der AgF untermauert diese untragbare Entwicklung, die mit aller Kraft gestoppt werden muss.

Verschiedene Gründe sind für die Lärmzunahme verantwortlich. Einerseits wird auch die Ostschweiz immer stärker vom rasanten Wachstum des Linienflugverkehrs in Mitleidenschaft gezogen, indem offensichtlich neue Luftstrassen über unser Gebiet gelegt worden sind. So donnern die Passagier-Düsenjets hoch über unseren Köpfen hinweg zu ihren Destinationen und erinnern sowohl Freund wie Kritiker des Luftverkehrs an die «Errungenschaften» unserer modernen Zivilisation. Stille Nächte ohne Flugzeuglärm gehören leider auch bei uns längst der Vergangenheit an und sind höchstens noch lebendige Erinnerung.

Andererseits wird unsere Region durch eine wachsende Anzahl von Helikoptern belästigt, die unter anderem vom Flugplatz Altenrhein aus operieren. Die Tendenz ist steigend, da für immer mehr Dienste wie Taxiflüge, Materialtransporte usw. Heliflüge angeboten werden. Die Lärmbelastung durch Helikopter ist extrem störend und somit akut gesundheitsschädigend. Dieser Fehlentwicklung muss so schnell wie möglich ein Riegel geschoben werden. Die AgF stuft das Helikopter-Problem als sehr bedrohlich ein und wird den Kampf dagegen in Zusammenarbeit mit dem SSF und anderen Umweltschutzgruppen intensivieren.

Ein dritter Grund für das Lärmwachstum sind die neuen Linienflug-Jets der «Rheintalflug», die einen für das menschliche Gehör störenderen Lärm erzeugen als ihre Vorgängermodelle mit Turboprop-Antrieb. Dies entgegen den Beteuerungen sowohl der Fluggesellschaft wie des BAZL.

Als Konsequenz aus dieser unerfreulichen Entwicklung vor unserer Haustüre gilt es als absolute wichtigste Sofortmassnahme, die Konzessionierung Altenrheins zu einem Linienflugplatz mit allen Mitteln zu verhindern. Wir brauchen keinen Flugplatz mit zusätzlicher Umweltbelastung. Was wir brauchen und wofür wir kämpfen, ist eine Garantie für die Erhaltung der Lebensqualität in der gesamten Region.



Schon wieder neue Besitzer der «Airport Altenrhein AG»:

Lions-Air AG neue Mehrheitsaktionärin

Am 18. April wurde bekannt gegeben, dass die Firma Lions-Air AG aus Glattbrugg per 1. Mai eine 75-Prozent-Mehrheit an der Firma «Airport Altenrhein AG» sowie die Abteilung Unterhalt der «FFA Flugzeugwerke Altenrhein AG» übernommen hat. Der bisherige Alleinaktionär und Bauunternehmer Ernst Gautschi, St. Margrethen, behält die restlichen 25 Prozent der Aktien. An den Besitzverhältnissen der «FFA-Flugzeugwerke Altenrhein AG» ändert sich nichts.

Die neue Mehrheitsaktionärin ist auf sogenannte Businessflüge spezialisiert und besitzt vier Business-Jets für Kurz-, Mittel- und Langstrecken-Flüge sowie drei ein- und zweimotorige Helikopter. Insgesamt rechnen die neuen Besitzer mit rund 400 zusätzlichen Flugbewegungen pro Jahr, die sich auf Unterhaltsflüge und Businessflüge verteilen.

Der Verkauf des Flugfeldes Altenrhein ist allgemein erwartet worden, da der bisherige Alleinbesitzer Gautschi schon längere Zeit Verkaufsabsichten aus Rentabilitätsgründen geäussert hatte.

Über die neuen Besitzer und ihre Absichten ist wenig bekannt. Dass diese jedoch mit der Konzessionierung des Flugfeldes Altenrhein zum Linienflugplatz rechnen, überrascht nicht und wurde auch schon per Presse veröffentlicht.

Die AgF sieht nach wie vor keine Notwendigkeit dazu und wird den Kampf für die Erhaltung des heutigen Zustandes Altenrheins als privates Flugfeld weiterführen. Ganz besonderes Augenmerk gilt der künftigen Fluglärm-entwicklung unter den neuen Besitzern. Auf keinen Fall würde eine Zunahme von gewerblichen Helikopterflügen durch die Lions-Air AG widerspruchlos hingenommen.

Wir brauchen Sie!

Die AgF ist auch weiterhin auf Ihre Mithilfe angewiesen. Anregungen sind willkommen, ebenso aktives Mitmachen. Schreiben Sie Leserbriefe und unterstützen Sie unsere Arbeit. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktnahme!

Aktion gegen Fluglärm AgF
Postfach 1, 9422 Staad
Tel./Fax 071/ 855 35 28

Sehr geehrte Mitglieder, sehr geehrte Gönnerinnen und Gönner

Auch dieses Jahr bitten wir Sie wieder um Ihre finanzielle Unterstützung und danken Ihnen im voraus sehr herzlich für Ihren Beitrag.

Im Namen des Vorstandes

J. Brüscheiler
I. Brüscheiler, Kassierin

PC Konto 90-20176-8

Internet-Adressen

Wir unterhalten zwar keine eigene Website, können aber über die Website des Dachverbandes SSF gefunden werden. Statten Sie dieser Adresse einen Besuch ab, und Sie können sich auch über andere «AgF's» informieren:

www.flugemissionen.ch

Internauten, die sich über europäische Aktionen im Zusammenhang mit Fluglärm und anderen schädlichen Emissionen informieren wollen, sei auch die folgende Seite wärmstens empfohlen (in englisch):

www.milieudefensie.nl/airtravel