

EDITORIAL

Kein Ausbau in Altenrhein!

Die vom Thaler Gemeinderat in Auftrag gegebene und von der Uni St. Gallen durchgeführte Umfrage in der Thaler Bevölkerung hat deutlich gemacht, dass die Opposition gegen jeglichen Weiterausbau des Flugbetriebs in Altenrhein weiterhin gross ist. So lehnt eine deutliche Mehrheit von rund 60% der Befragten eine Konzessionierung Altenrheins zu einem Regionalflugplatz ab. Nur rund ein Drittel der Befragten äusserten sich positiv.

Der Gemeinderat hatte vor der Umfrage erklärt, das Ergebnis werde seine Haltung in der Flugplatzpolitik direkt beeinflussen. Darum ist man gespannt, ob und wie schnell sich ein Richtungswechsel in der gemeinderätlichen Politik bemerkbar machen wird. Ein erster viel versprechender Schritt wurde bereits gemacht. So liess der Gemeinderat als erste Reaktion auf die klaren Umfrageergebnisse in einer öffentlichen Stellungnahme verlauten, «dass er aus heutiger Sicht ein allfälliges Gesuch um Konzessionierung nicht unterstützen würde». Der Rat werde «den in der Umfrage klar zum Ausdruck gekommenen Willen der Bevölkerung respektieren».

Ein Lichtblick nach über zwanzig Jahren harter Opposition gegen den permanenten Ausbaudruck der Flugverkehrs-Lobby, die in der Vergangenheit mit den Gemeindebehörden viel zu leichtes Spiel hatte.

Entscheidend wird aber sein, welche Haltung der Kanton einnimmt. Und in dieser Beziehung ist es nicht zum Besten bestellt. Das belegt auch der neue kantonale Richtplan. Darin vertritt der St. Galler Regierungsrat nach wie vor die Auffassung, dass Altenrhein zum konzessionierten Regionalflugplatz aufgewertet und mit zusätzlichen Linienflügen nach Basel ergänzt werden soll. Es ist höchste Zeit, dass auch die St. Galler Regierung die Zeichen der Zeit erkennt und das deutliche Votum der betroffenen Bevölkerung gegen mehr Flugverkehr und Umweltbelastung ernst nimmt und ihre Haltung revidiert – nach dem Vorbild der Thaler Gemeindebehörden.

Denn der Druck zum Ausbau Altenrheins ist nach wie vor riesig. Die nächste Ausbaustufe ist durch das von der Airport Altenrhein AG beim BAZL eingereichte Plangenehmigungsgesuch für den Einbau einer Anflugbefeuerung bereits eingeleitet worden.

Auch das von englischen Investoren vorgestellte Grossprojekt «Swiss Marina» in Rorschach am Bodensee würde im Realisierungsfalle den Ausbaudruck auf Altenrhein massiv erhöhen, so dass einem schon heute angst und bange werden muss. Denn das 1,8 Milliarden-Kongresszentrum mit Hotelanlage, Casino und Freizeiteinrichtungen soll sieben bis acht Millionen Besucher pro Jahr anlocken, die zu einem beachtlichen Teil per Flugzeug anreisen dürften.

Ja, es muss damit gerechnet werden, dass «Swiss Marina» zur echten Bedrohung des Lebensraums am oberen Bodensee würde. Weil eine grosse Mehrheit der Bevölkerung diese Entwicklung jedoch ablehnt, muss schon allein darum das überrissene, grössenwahnsinnige Projekt entschieden zurückgewiesen werden.

Heinz Grob, Rorschacherberg
Präsident AgF

Grosse Nachteile für Altenrheiner Bevölkerung durch Anflugbefeuerung

Salamitaktik ohne Ende ...!

Die Airport Altenrhein AG hat die nächste Runde zum Ausbau des Flugfeldes eingeläutet und beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Gesuch um Plangenehmigung für den Einbau einer Anflugbefeuerung für die Piste 10 eingereicht. Die Gesuchsunterlagen lagen bis zum 3. November beim Bauamt der Gemeinde Thal öffentlich auf. Die AgF hat während der Auflagefrist beim BAZL Einsprache erhoben.

Schon am 31. August 2001 konnte man im OT über «Zukunftswünsche» von Airport-Mitbesitzer Ernst Gautschi lesen, die allesamt auf die Ausweitung des Flugverkehrs in Altenrhein abzielen. Mit einer zusätzlichen Anflugbefeuerung auf der Wiese Richtung Bodensee verspricht sich Gautschi eine bessere Frequentierung des Flugfeldes während der Wintermonate und damit zusätzliche Landegebühen. Also nicht die Erhöhung der Flugsicherheit oder Lärmschutzmassnahmen stehen dabei im Vordergrund, sondern rein finanzielle Interessen.

Das Projekt dürfte bis zur Realisierung allerdings noch einige Hürden zu bewältigen haben. Denn die Anflugbefeuerung beeinträchtigt den Verkehr auf der Dorfstrasse nach Altenrhein in einem Ausmass, dass anzunehmen ist, dass dies die Altenrheiner Bevölkerung nicht widerspruchslos hinnehmen wird. Denn um die Sicherheit der lan-

denden Linienjets zu gewährleisten, müsste die Strasse für die Verkehrsteilnehmer kurzzeitig gesperrt werden.

Die geplante Anflugbefeuerung stellt eine imaginäre – durch Lampen gebildete – Verlängerung der Landepiste um 420 Meter nach Westen hin dar, die bei schlechter Sicht den Linienjets gestatten wird, in Altenrhein zu landen. Alle 30 Meter würde eine Lampe installiert, die – je nach herrschenden Sichtverhältnissen – vom Tower aus mehr oder weniger stark eingestellt werden können. Da diese «Pistenverlängerung» über die Dorfstrasse führt, welche Altenrhein mit der Hauptstrasse und dem Kreisel verbindet, könnten durchfahrende Fahrzeuge den Lichtstrahl, nach dem sich die Piloten während der Landung orientieren, unterbrechen.

Um dies zu verhindern, müsste auf der Dorfstrasse eine Ampel installiert werden, die der Mann im Tower auf Rot stellte, wenn jeweils eine Maschine anflöge.

Weiterer Schritt zum Regionalflugplatz

Wer die Geschichten anderer vergleichbarer Flugfelder studiert (z.B.: Bayreuth-Bindlach, siehe Internet-Adresse <http://www.bayreuth.de/deutsch/rathaus/broschueren/airport/>), merkt bald einmal, dass eine Anflugbefeuerung unweigerlich zum weiteren Ausbau führt. Als nächstes wird dann die Piste

verlängert, dann kommen noch grössere Flugzeuge und schliesslich ist das Flugfeld dann so «attraktiv», dass sich eine Konzessionierung zum Regionalflughafen «fast aufzwingt».

Die AgF protestiert in aller Schärfe gegen das geplante Vorhaben, weil damit zusätzlicher Flugverkehr angelockt wird, der die Ruhebedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner weiter einschränkt. Denn es kann nicht akzeptiert werden, dass die Lebensqualität einer ganzen Region dem Profitstreben einiger Weniger geopfert werden soll. Die AgF bekämpft diesen Ausbauschritt mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, um dem schleichenden Ausbau zum konzessionierten Linienflugplatz einen Riegel zu schieben.

Der Ausbau des Flugplatzes steht konträr zu den Meinungen, welche die Bevölkerung der Gemeinde Thal in der Umfrage zu den Flughafenfragen äusserten. Die AgF möchte den Gemeinderat von Thal an sein Versprechen erinnern, dem Resultat der Umfrage Rechnung zu tragen und sich gegen das geplante Vorhaben zu stellen. Die Bewilligung einer Anflugbefeuerung ist ein Schritt in Richtung Konzessionierung, welche der Gemeinderat laut öffentlicher Stellungnahme vom 11. Mai 2001 «nicht unterstützen würde». ■



Die Dorfstrasse würde die Anflugbefeuerung, welche die Verlängerung der Landepiste markierte, kreuzen. Darum wäre eine Ampel nötig (Kreis). (OT 23.12.99)

Bild: Ralph Ribi

Marina, Marina...

Dass das Projekt «Swiss Marina» in der Bevölkerung von Rorschach und Umgebung wenig Rückhalt findet, haben uns die meisten der zahlreichen Leserbriefe bestätigt. Es wurde zu Recht immer wieder auf umweltschützerische Gründe verwiesen.

Dass der Flugplatz Altenrhein im ganzen Szenario ebenfalls eine wichtige Rolle spielen würde, sollte eigentlich klar sein. Die Investoren wollen ja keine kleine Brötchen backen, sondern «das Geld» anlocken. Dazu reicht wohl eine Schweizer Kundschaft nicht – das Geld wäre wohl da, aber nicht in genug Händen. Also sollen wohl auch ausländische

Besucher nach Rorschach kommen. Können Sie sich im Ernst vorstellen, dass diese brav per Bahn oder Bus anreisen? Die AgF befürchtet, dass die ausländischen Gäste eingeflogen werden sollen. Deshalb soll wohl auch die Piste 10 mit einer Anflugbefeuerung aufgemotzt werden. Dass damit auch vermehrt Helikopterflüge zwischen Rorschach und Altenrhein pendeln könnten, macht uns ebenfalls grosse Sorgen, da es sich ja um zahlungskräftige Kundschaft handeln würde.

Das Lärmkorsett schützt die Thaler Bevölkerung vorderhand vor einer unkontrollierten Zunahme solcher Flüge. Es ist aber auch denkbar, dass Versuche unternommen werden könnten, den Staatsvertrag neu auszuhandeln und das Lärmkorsett aufzuweichen.

Zum Swissair-Debakel

Was mit unserer nationaler Fluggesellschaft passiert, ist für uns weder Freude noch Genugtuung. Für Altenrhein erhöht sich durch das Gerangel auch die Gefahr, noch intensiver genutzt zu werden, da die «Rheintalflug AG» offensichtlich von der prekären Lage profitiert.

Es bleibt zu hoffen, dass für die Swissair eine zukunftssträchtige Lösung gefunden wird und dass der Druck auf die kleinen regionalen Flugfelder wieder abnimmt.

Pia Hollenstein
Nationalrätin Grüne
St. Gallen



1 Seit Jahren ist mir bekannt, dass die Auswirkungen des Flugverkehrs punkto Lärm und Abgasen krass unterschätzt werden. Was den Lärm angeht, merken dies ja seit kurzem in Zürich auch jene, die eben noch das Loblied des endlosen Wachstums von Zürich-Kloten verfochten haben. Besonders dramatisch ist, dass die Prognosen eine regelrechte Explosion der Flugbewegungen voraussagen. Schon vor 20 Jahren zeigten die Entwicklungen, dass der Flugverkehr weiter boomt, dass ein Teil der Bevölkerung auch für Kurzstrecken am liebsten fliegt. Ein ökologisches Gewissen entwickelt sich bekanntlich nicht über Nacht, erst recht nicht, wenn die Preise oft günstiger sind als jene der Bahn. Angesichts der Ausbaupläne war mir klar, dass auch wir in der Ostschweiz die Entwicklungen frühzeitig verfolgen müssen. Damit jene, die einem Ausbau des Flugfelds und einer Zunahme der Flugfrequenzen kritisch gegenüberstehen, rechtzeitig verhandeln, protestieren und Widerstand leisten können, brauchte es einen Zusammenschluss. Darum unterstütze ich seit Jahren die Ziele der AgF mit meiner Mitgliedschaft.

2 Ich bewundere das halbe Dutzend Aktive, die vor vielen Jahren direkt auf dem Flugfeld gegen einen Ausbau des Flugfeldes protestierten. Und an jeder Hauptversammlung freut es mich, dass alle am selben Strick ziehen. Besonders viel leistet natürlich der AgF-Vorstand.

Enttäuscht bin ich nicht vom AgF-Team, sondern von der Uneinsichtigkeit der Flugplatzlobbyisten. Natürlich wäre ich froh, das Ansinnen von Flugplatzausbau und mehr Flugfrequenzen wäre schon gebodigt. Doch nochmals zwei positive Entwicklungen auf internationaler Ebene: Das kürzlich geschlossene Abkommen zwischen Deutschland und der Schweiz über die Anflugrouten hat die Diskussion über Sinn und Unsinn des Flugverkehrs neu aufgemischt. Und die Verhandlungen über eine allgemeine Besteuerung des Flugtreibstoffs kommen voran – wenn auch viel zu langsam.

3 Solange die Flughafenlobby sich einseitig auf Profitmaximierung und Ausbau konzentriert, braucht es das Gegengewicht der AgF. Die AgF braucht es auch, um zusammen mit den Umweltorganisationen das Recht auf Ruhe, Lebensqualität und Erhaltung der Natur bei Gemeinden, Kanton und Bund unermüdlich einzufordern. Die AgF ist schliesslich wichtig als Ostschweizer Glied im schweizerisch und international vernetzten Kampf gegen das ungebrochene Wachstum der Flugbewegungen. Ich schätze schliesslich die kompetente Unterstützung der AgF im Kampf gegen eine Konzessionierung des Flugfeldes Altenrhein und freue mich auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.

Pierre Walz
Co-Präsident Pro Natura
St. Gallen-Appenzell



1 Seit meiner Kindheit fühle ich mich mit der Gegend rund um Altenrhein besonders verbunden. Die tiefgreifenden Veränderungen der naturnahen Landschaft durch Verkehr und Industrie schmerzen mich zutiefst. Der Beitritt zur «Aktion gegen Fluglärm» war für mich eine Selbstverständlichkeit.

2 Es sind zwanzig Jahre wachsender Umweltbelastung, besonders ausgeprägt auch in Altenrhein und von dort ausstrahlend. Im Umweltschutz sind eigentliche Höhepunkte selten. Ich bin aber überzeugt, dass die AgF direkt und vor allem indirekt viel mehr erreicht und bewirkt hat, als es äusserlich den Anschein macht. Die grösste Enttäuschung ist für mich, dass wir heute bei täglich sechs Rotationen nach Wien stehen und ein weiterer massiver Ausbau des Linienverkehrs angestrebt wird.

3 Ja, es braucht sie weiterhin, auch wenn sich erfreulicherweise neue, «unverbrauchte» Gruppierungen gegen den Ausbau des Flugfeldes zum konzessionierten Flugplatz gebildet haben. Die AgF braucht es weiterhin, weil sie die Hüterin all des Wissens ist, das die langjährigen Exponenten (Bruno Würth, Elias Stieger und mit ihnen viele andere Frauen und Männer) zusammengetragen haben. Wer sonst erinnert sich noch an die seinerzeitigen Versprechungen der Rheintalflug und der St. Galler Regierung («Zwei Rotationen Altenrhein-Wien täglich und wir sind zufrieden») und wie sie durch immer neue, von den Behörden erfüllte Forderungen («Es braucht zwingend noch diese eine zusätzliche Verbindung») gebrochen wurden? Und was haben uns die Behörden alles zugesichert?

1
Was waren deine Beweggründe, der AgF beizutreten?

Rudolf Alther
Alt Kantonsrat
Gründungsmitglied AgF
und Initiant und
Gründungsmitglied des SSF

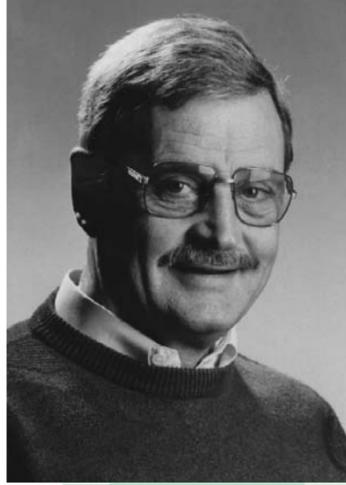


1 Nicht erst jetzt, nein, schon vor zwanzig Jahren – zur Gründungszeit der AgF – waren die negativen Folgen des überbordenden Flugverkehrs bekannt oder zumindest absehbar. Meine Opposition gegen den Fluglärm Altenrhein war auch nicht aus Betroffenheit, sondern rein ideell begründet. Schliesslich wohnte ich im ruhigen und verträumten Tübach. Schon damals schrieb ich dem explodierenden Flugverkehr ein umweltzerstörerisches Potenzial zu, wie es die Atomwirtschaft darstellt. Die heute für jedermann erkennbare negative Entwicklung des Weltklimas unterstützt leider meine damaligen Thesen.

2 Die vergangenen zwei Jahrzehnte waren in Fragen des Luftverkehrs ähnlich bemühend wie bei der Problematik der Atomkraftnutzung. Beiderorts musste zuerst enorme Auf-

20 Jah

Fritz Bänziger
Unser Gründungspräsident



- Initiant und Gründungsmitglied AgF
- Langjähriger erfolgreicher AgF-Präsident (1981–91)
- Kompromissloser Verfechter der Bürgerrechte
- Unermüdlicher Kämpfer gegen den Fluglärm und die Ausweitung des Flugverkehrs in Altenrhein

Aus Anlass unseres 20. Jahrestages haben wir einigen Gründern und Persönlichkeiten ein Interview zum Umweltschutz drei Jahrzehnte und Zukunft

2
Wie erlebstest du die vergangenen 20 Jahre? Auf welche Höhepunkte blickst du gerne zurück? Was waren die grössten Enttäuschungen?

klärungsarbeit geleistet werden. Es galt, der betroffenen Bevölkerung die negativen Auswirkungen beizubringen, bevor die Bekämpfung der Ursache an die Hand genommen werden konnte. Man musste zuerst den Teufel an die Wand malen, schlechte Botschaften verbreiten, sich unbeliebt machen mit der Verbreitung der Wahrheit über die Folgen

re AgF

Elias Stieger

† 1999

- Unser Experte in Sach- und Rechtsfragen
- Langjähriger FLAB-Redaktor und FLAB-Gestalter
- SSF-Gründungsmitglied
- SSF-Sekretär und Koordinator des Widerstandes gegen Fluglärm in der Schweiz
- Initiant «Referendum gegen die Änderung des Eidg. Luftfahrtgesetzes»



0-jährigen Jubiläums ründungsmitgliedern ten aus Politik und ragen zur Vergangen- t der AgF gestellt.

des Luftverkehrs im allgemeinen und über Altenrhein im besonderen.

Höhepunkte in der Vergangenheit kann ich eigentlich keine finden. Erst die Turbulenzen um SAir (!) und Airport Unique (!) haben breiten Kreisen die Augen geöffnet. Aber die Auswertung der Umfrage unter der Thaler Bevölkerung stimmt mich positiv.

Endlich ist es bei sachlicher Wertung der Ergebnisse offenkundig, dass eine deutliche Mehrheit den Ausbau von Altenrhein klar ablehnt. Dies erst noch mit ökologischen Begründungen. Und in unserem demokratischen Rechtsstaat wird sich niemand erlauben, sich über den Willen der direkt betroffenen Bevölkerung hinwegzusetzen. Auch die

③

Hat die AgF noch eine Zukunft? Braucht es die AgF noch?

St. Galler Regierung muss sich darüber klar werden, ob sie wegen ein paar wichtigtuerschen, sogenannten Managern, die Gunst der Bevölkerung am Bodensee opfern will.

③

Natürlich braucht es die AgF noch und darum hat sie auch eine Zukunft. Es braucht eine starke Kraft, welche die Interessen der Bevölkerung und der Umwelt gegenüber der Minderheit der Profiteure öffentlich vertritt. Es wäre fatal, sich in Sicherheit zu wiegen und der Entwicklung freien Lauf zu lassen. Gewinnen wird in dieser Auseinandersetzung der, welcher den längeren Schnauf hat. Es gibt noch so viel zu tun. Solange zwei Wochen Fernost mit dem Flugzeug billiger sind als eine Woche Wallis oder Tessin, solange es Vielfliegerrabatte gibt und solange auch «Grüne» die Natur auf der ganzen Welt mit dem Jet entdecken, werden die AgF und andere zielverwandte Organisationen nicht überflüssig.

Wir sind heute erst soweit, dass die Bevölkerung sich aus eigener Betroffenheit wehrt. Wir müssen so weit kommen, dass Flugverkehr aus grundsätzlichen, ökologischen Überlegungen an Attraktivität verliert. Dass anstelle des irren Luftverkehrs der Schienen- und Schifffverkehr gefördert werden.

Darum meine Empfehlung an die AgF-Führung: Öffentlichkeit schaffen, Stellung beziehen, das Erreichte verteidigen. – Die Chancen stehen besser als auch schon. ■

Bruno Würth

Gründungsmitglied AgF
Ex - Co-Präsident AgF
Ex - AgF-Pressesprecher

Die Geburtsstunde der AgF

1979: Ein strahlend heisser Sonntag-Nachmittag im Garten des «Jägerhaus» in Altenrhein. Ich sass mit zwei Bekannten des Stadttheater-Ensembles beim Bier. Unser Gespräch wurde laufend unterbrochen durch startende Flugzeuge. Auf meine ungehaltenen Reklamationen wegen des unzumutbaren Lärms nickte mir ein anderer Gast zustimmend Beifall und bat mich, nachdem ich mich verabschieden wollte, schnell Platz zu nehmen. Er stellte sich vor als Fritz Bänziger und erklärte mir, eben sei eine Gruppe von Personen in und um Altenrhein dabei, den Widerstand gegen den zunehmenden Fluglärm zu organisieren. Ich war sofort bereit, mitzutun. Man traf sich von da an regelmässig und beschloss, die «Aktion gegen Fluglärm» als Verein zu gründen. Die Gründungs-Versammlung erfolgte dann 1981 im «Jägerhaus» in Altenrhein. Präsident: Fritz Bänziger.

Bald darauf erfolgte das erste Flugblatt zur Information der Bevölkerung. Es zeigte auf der Titelseite das Heck einer abschmierenden Maschine. Mein Vorschlag, dem Blatt den Namen FLAB (militärisch für Fliegerabwehr) zu verpassen, wurde vom Vorstand mehrheitlich zurückgewiesen, da man negative Reaktionen des Publikums befürchtete. Erst die zweite Ausgabe durfte FLAB genannt werden, allerdings mit dem Zusatz Friedliche Landschaft Am Bodensee!

Von Beginn an Mitglied des Vorstandes, übernahm ich je länger je mehr die Aufgabe, alle internationalen Umweltschutz-Organisationen und vielmöglichst politische Gruppierungen hinter unsere Bestrebungen zu bringen. Schlussendlich hatten wir die Unterstützung von 17 Gruppen und von drei vorarlbergischen Gemeinden Gaissau, Höchst und Fussach.

1982 begann sich die Crossair für eine Linienflug-Konzession zu interessieren. Der damalige Regierungsrat verweigerte seine Zustimmung: In der Herbstsession erklärte RR Schlegel, der Fluglärm in Altenrhein habe die Grenze des Erträglichen erreicht.

1984 erfolgt ein österreichischer Staatsbesuch in Bern. Die AgF ersucht Bundeskanzler Sinowatz telegrafisch um Intervention wegen Altenrhein, worauf dieser eine dringliche Regelung des Problems verlangt.

Am 25. Juli ersucht die vorarlbergische Rheintalflug Rolf Seewald um zwei konzessionierte Linienflüge werktags zwischen Altenrhein und Wien. Bern schickt das Gesuch in die Vernehmlassung. Der St. Galler Regierungsrat entscheidet abschlägig, was Bern zu einem Junktim veranlasst. Konzessionen nur dann, wenn der Ausbau des vorarlbergischen Flugfeldes Hohenems scheitern sollte und ein Staatsvertrag mit Österreich zustande kommt. Die Sache wird vertagt.

Noch 1984 ersucht die **Rheintalflug Rolf Seewald** um Konzessionserteilung für zwei tägliche Linienflüge nach Wien (an Wochentagen). Bern schickt das Gesuch in die Vernehmlassung. Der Regierungsrat entscheidet wiederum abschlägig:

«Der Flugplatz Altenrhein liegt zwischen dicht besiedelten Wohngebieten. Entsprechend der seit einiger Zeit zunehmenden Flugbewegungen haben die Lärmimmissionen zugenommen. Um die Belastung durch Fluglärm herabzusetzen, wurden die Betriebsvorschriften für den Flugplatz teilweise geändert. Diesen Bemühungen entgegen. Belastend würde sich auch der Autoverkehr der Fluggäste und Angestellten auswirken, da Altenrhein mit öffentlichen

Verkehrsmitteln nicht erreichbar ist. Hingegen ist der Flughafen Kloten durch...gut erschlossen. ...»

Gegen Ende Jahr verweigert der Bundesrat, entgegen der Empfehlung des BAZL, die Zulassung von Ultraleicht-Flugzeugen («fliegende Rasenmäher»). An diesem Erfolg war unsere AgF massgeblich beteiligt.

Inzwischen hat der Fluglärm weiter zugenommen. Massgeblich beteiligt: Ausdehnung des Charter- und Taxiflugbetriebes und Anschaffung eines neuen Segelflugschleppers. Von 1978 bis 1984 haben die Bewegungen von 36'120 um 54% auf 55'530 zugenommen!

1985: Dank des hartnäckigen Widerstandes der AgF mit Unterstützung Vorarlbergs konnte die genannte Horrorzahl wieder auf 47'000 Bewegungen reduziert werden. Doch die Freude war von kurzer Dauer. Ende Jahr, am 21. November, verhängt Österreich über seinem Rheintalgebiet eine teilweise Luftraumsperrung für Schul- und Trainingsflüge unter 20 Minuten Dauer und 600 Meter über Grund (Verordnung 519). Dies hätte die praktische Stilllegung des Betriebes zur Folge, sollte die Verordnung aufrecht erhalten werden. Sie muss als Reaktion Wiens auf die Verschleppung der Staatsvertragsverhandlungen durch Bern angesehen werden. Österreich fühlt sich durch die



Bruno Würth: «Max, die Krähe, ist mein liebstes Modell.»

Schweiz verschaukelt und zeitlich unter Druck gesetzt.

1986 platzen neue Konzessionsgesuche für Wien-Flüge herein. Mit der früher schon genannten **Rheintalflug** bewarb sich nun auch die **Tyroleair Airways** um Genehmigung durch Bern. Wieder schickt Bern die Gesuche in die Vernehmlassung. Diesmal entscheidet der Regierungsrat im positiven Sinne, da (siehe oben) die Flugbewegungen auf 47'000 zurückgegangen seien und damit eine neue Situation bestehe. Das BAZL macht die Konzessionserteilung von der Installation eines Blindlande-Systems abhängig. Ein Entscheid fällt vorderhand nicht.

1988 sammelt die AgF mit Unterstützung des LdU und mehrerer Umweltschutz-Organisationen 5'500 Unterschriften zu einer Petition an Regierungsrat und Bundesbehörde, es möge auf eine Konzessionierung verzichtet werden. Eine Resolution zugunsten eines Verzichts wird von der AgF, zehn Umweltschutz-Organisationen und dem LdU unterzeichnet. 41 Ärztinnen und Ärzte der Region unterschreiben ihrerseits eine entsprechende Erklärung.

1989 erteilt Bern der **Rheintalflug Rolf Seewald** die Konzession, ohne dass ein Blindlandesystem errichtet und ohne dass ein Staatsvertrag unterzeichnet wären. Der Entscheid fiel vermutlich so überraschend, weil Seewald mit Flügen ab Friedrichshafen drohte, was das BAZL mit allen Mitteln zu verhindern suchte: Altenrhein soll ausgebaut und zum konzessionierten Linienflugplatz Schweiz-Ost erklärt werden.

So konsequent sind Regierungen und Behörden!

Heutzutage wird alles an Umweltschutz der Wirtschaft geopfert. Geld scheffeln ist die weltweite neue Religion!

Kloten hat sich um Jahrzehnte zu spät zu wehren begonnen. Ist man im Raume Altenrhein wohl klüger geworden? ■

Bruno Würth

Thaler Umfrage

Bevölkerung lehnt Konzessionierung ab

Im Dezember 2000/Januar 2001 führte das Forschungsinstitut für Arbeit und Arbeitsrecht der Universität St.Gallen in der Gemeinde Thal eine Umfrage zur Lebensqualität und zur Flugplatzfrage Altenrhein durch. Das Resultat wurde im Verlauf des Sommers dem Publikum präsentiert und eine Kurzfassung zur Verfügung gestellt. Die AgF war natürlich besonders an den Antworten zur Flugplatzfrage interessiert und fasst ein paar Punkte zusammen.

13) Wie sehr interessieren Sie sich eigentlich für diese Fragen?

- Sehr	46.2%
- Ziemlich	34.5%
- Eher weniger	16.8%
- Überhaupt nicht	2.5%

15) Der Flugplatz Altenrhein berücksichtigte meines Wissens bisher die Anliegen...

(1) von lärmgeplagten Anwohnern im Umkreis des Flugplatzes

- Sehr stark	5.6%
- Ziemlich stark	26.7%
- Mässig	26.9%
- Eher weniger	22.2%
- Gar nicht	18.7%

(11) der Aktion gegen Fluglärm AgF

- Sehr stark	9.4%
- Ziemlich stark	19.9%
- Mässig	22.2%
- Eher weniger	27.1%
- Gar nicht	21.4%

16) Wie beurteilen Sie folgende Meinungen:

a. «Notwendig ist in Altenrhein nicht ein weiterer Flugplatzausbau, sondern eine Reduktion umweltschädigender Auswirkungen des Flugbetriebs, ggf. auch durch Einschränkungen der privaten Leichtaviatik oder des Linienflugbetriebs.»

- Stimme voll zu	31.8%
- Stimme eher zu	18.9%
- Weder/noch	10.8%
- Lehne eher ab	21.0%
- Lehne völlig ab	17.5%

Seit kurzer Zeit haben wir auch eine eigene Homepage:

<http://www.agf.ch>

Wir sind dabei, unsere eigene Homepage einzurichten, so dass Sie uns in Zukunft auch per E-Mail erreichen können. Wir werden Sie auf dem laufenden halten.

Kummerkasten

Da die Vorstandsmitglieder alle einer beruflichen Beschäftigung nachgehen, sind wir telefonisch nur beschränkt erreichbar. Wir möchten Sie aber daran erinnern, dass Sie uns auch per Fax Ihre Sorgen rund um das Flugfeld Altenrhein mitteilen können.

Wir sind aber auch per E-Mail erreichbar:

agf@bluewin.ch

b. «Sofern die bestehenden staatlichen Lärm-schutz- und Betriebsvorschriften – vor allem das Lärmkorsett – eingehalten werden, kann der Linienflug ab Altenrhein nach Wien und (neu) nach Westen (z.B. Basel) massiv ausgebaut werden – evt. auf Kosten der privaten Leichtaviatik.»

- Stimme voll zu	23.1%
- Stimme eher zu	29.3%
- Weder/noch	6.6%

c. «Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Region muss das Lärmkorsett den Erfordernissen eines rationellen Luftverkehrs angepasst und Altenrhein eventuell auch als Regionalflugplatz eidgenössisch konzessioniert werden.»

- Stimme voll zu	17.6%
- Stimme eher zu	16.9%
- Weder/noch	8.5%
- Lehne eher ab	16.9%
- Lehne völlig ab	40.2%

17) Der Flugplatz Altenrhein sollte in Zukunft die Anliegen berücksichtigen .

(1) von lärmgeplagten Anwohnern im Umkreis des Flugplatzes

- Sehr stark	38.5%
- Ziemlich stark	30.1%
- Mässig	19.7%
- Eher weniger	6.9%
- Gar nicht	4.7%

(11) der Aktion gegen Fluglärm AgF

- Sehr stark	24.6%
- Ziemlich stark	19.0%
- Mässig	23.2%
- Eher weniger	16.2%
- Gar nicht	17.0%

Auffallend an den Antworten zur Frage 17 ist, dass eine Mehrheit der Befragten findet, der Flugplatz Altenrhein sollte die Anliegen der lärmgeplagten Anwohner, die Natur- und Umweltschutzorganisationen und auch die AgF in Zukunft sehr oder ziemlich stark berücksichtigen.

Eine deutliche Mehrheit lehnt auch eine Anpassung des Lärmkorsetts sowie eine eidgenössische Konzessionierung des Flugfeldes zum Regionalflugplatz klar ab.

Für uns bedeutet das, dass uns die Bevölkerung von Thal nach wie vor ernst nimmt, was uns freut. Es bedeutet aber auch, dass wir uns weiter gegen eine Konzessionierung wehren werden. ■

In einer öffentlichen Stellungnahme (OT vom 11. Mai 2001) erklärte der Gemeinderat von Thal, «dass er aus heutiger Sicht ein allfälliges Gesuch um Konzessionierung nicht unterstützen würde».

Regierung befürchtet Lärmbelastung

Als im Frühjahr die Erneuerung der Betriebskonzession für den Flughafen Zürich-Kloten für weitere 50 Jahre anstand, sprach sich die St.Galler Regierung deutlich gegen die Erneuerung aus und verlangte eine befristete Übergangskonzession für längstens fünf Jahre.

Die St.Galler Regierung befürchtete eine Lärmbelastung der Bevölkerung und verlangte, in das Verfahren einbezogen zu werden, «wenn es darum geht, die künftige Verteilung der Lärmbelastung zu regeln». (OT vom 27. April 2001).

Ungewohnte Töne. Wäre es nicht toll, wenn sich die Regierung dazu durchringen könnte, auch der Lärmbelastung der Thaler Bevölkerung solche Aufmerksamkeit zu schenken..... ■

Nächtlicher Fluglärm verletzt Menschenrechte

Anfang Oktober hat der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte ein wegweisendes Urteil gefällt. Es hiess die Beschwerde von Privatbürgern gut und befand, dass der nächtliche Fluglärm am Londoner Flughafen Heathrow die Menschenrechte der Anwohner verletze. Das Gericht wies die britische Regierung an, über die Flüge zwischen 23.30 Uhr und 6 Uhr zu befinden und urteilte, dass die Regierung dafür verantwortlich sei, einen fairen Ausgleich zwischen wirtschaftlichen Interessen und dem Recht der Bürger auf Nachtruhe zu schaffen. ■

Nicht vergessen!

Am Mittwoch, 21. November 2001 um 19.30 Uhr findet unsere Hauptversammlung im Restaurant Hafensbuffet, Rorschach, statt.

Wir möchten unser 20-jähriges Jubiläum gebührend feiern und treffen uns deshalb um 19.30 zum Jubiläums-Apéro und gehen dann um 20 Uhr zur Hauptversammlung über.

Wir freuen uns, Sie auch dieses Jahr begrüßen zu dürfen und hoffen, dass möglichst viele Mitglieder und Interessierte an unserer kleinen Feier und HV teilnehmen können.

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.aef.org.uk/GreenSkies/



Liebe FLAB-Leser

Das Thema Fluglärm ist aktueller denn je. Die mögliche Konzessionierung des Flugfeldes Altenrhein ist leider auch noch nicht vom Tisch. Mit der geplanten Installation einer Anflugbefeuerung und einer Pistenverlängerung, die ebenfalls angestrebt sein soll, wird auch die Gefahr einer Konzessionierung grösser. Wir brauchen Sie, liebe Leser, und Ihre tatkräftige Unterstützung.

Am besten helfen Sie uns, indem Sie Mitglied werden. Der Jahresbeitrag ist recht bescheiden und schon seit einigen Jahren unverändert geblieben:

Einzelmitglied	Fr. 30.–
Familienmitglieder	Fr. 40.–
Kollektivbeitrag	Fr. 100.–

Auch junge Leser mit Ideen und Enthusiasmus sind uns sehr willkommen.