



EDITORIAL

Kein Bedarf für einen Regionalflugplatz!

Laut Pressemitteilung sind in den letzten 20 Jahren rund 71 Mio. Euro in den Bodensee-Airport Friedrichshafen investiert worden, wo in diesem Jahr schätzungsweise 600'000 Passagiere in Linien- und Charterflugzeuge einsteigen werden. Nun sollen vor allem Politiker, gegen den Willen der Bevölkerung deren Proteste bisher ungehört blieben, den Ausbau des nur 70 km entfernten Airports Memmingen fördern. Die Verantwortlichen des Regionalflughafens Friedrichshafen befürchten nun aus ihrer Sicht gefährliche, unnötige Konkurrenz. Der Bedarf an Flugplätzen in der Bodenseeregion sei gedeckt. Friedrichshafen sei durchaus in der Lage, den Bedürfnissen der deutschen, schweizerischen und österreichischen Passagieren gerecht zu werden.

Die Parallelen zur gegenwärtigen Situation in Altenrhein sind frappant. Auch hier fordert das kantonale Volkswirtschaftsdepartement, unterstützt von Politikern (Gemeindeamänner und Gemeinderäte, mit Ausnahme der Gemeinde Thal) die Konzessionierung und damit den weitgehend unkontrollierbaren Ausbau des Flugbetriebes. Dies ohne die Meinung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger je eingeholt zu haben. Auch fehlt für den Airport Altenrhein jeglicher fundierter Bedürfnisnachweis. Mit seiner Konzessionierung bekommt Friedrichshafen einen weiteren Konkurrenten der – weil unnötig – selber hart um Marktanteile wird kämpfen müssen. Wie gefährlich, ja verheerend der grenzenlose Wettbewerb unter den Flugplatzbetreibern und den Fluggesellschaften werden kann, hat der tragische Flugzeugabsturz der zyprischen Fluggesellschaft «Helios» gezeigt, bei dem alle 121 Menschen an Bord ums Leben kamen. Um im Kampf um Marktanteile mit der Konkurrenz bestehen zu können, hat man offenbar bei den Wartungsarbeiten und Sicherheitsmassnahmen gespart.

Man muss sich schon fragen, ob man ohne öffentliches Bedürfnis den Trinkwasserspeicher Bodensee erhöhter Gefahr aussetzen will. Denn – anders als in Friedrichshafen – finden aufgrund der exponierten Lage von Altenrhein die meisten An- und Abflugbewegungen über dem See statt.

Eine Konzessionierung konkurrenziert aber auch die «Schiene» und steht damit im absoluten Widerspruch zur bisherigen schweizerischen Verkehrspolitik, die für mittlere Distanzen bis zu 700 km die Bahn fördern will. Hochgeschwindigkeitsverbindungen (HGV) nach München sind geplant, die finanziellen Mittel schon bewilligt. Vor wenigen Wochen wurden die Verträge für den Bau mehrerer solcher HGV-Verbindungen nach Frankreich durch Bundesrat Moritz Leuenberger in Paris unterzeichnet.

Wie nötig die Verlagerung des Individualverkehrs gerade auch für mittlere Strecken ist, beweisen die Umweltkatastrophen im nördlichen Alpenraum und die nicht enden wollenden Brände in Portugal, die weitgehend auf die Klimaerwärmung infolge der Schädigung der Erdatmosphäre durch den Flugverkehr zurückgeführt werden müssen.

Eine Konzessionierung drängt sich also weder aus verkehrs- und wettbewerbspolitischen Gründen auf, noch kann sie wegen Gewässer-, Landschafts- und Bevölkerungsschutz verantwortet werden. Bei den Anrainergemeinden Thal, Gässau, Höchst und Fussach sind es denn auch vorwiegend ökologische Gründe (Lärm und Emissionen), die die Haltung der befragten Bevölkerung bestimmen. Dass sich diese für den Erhalt von Natur und Landschaften in der geschützten Zone des Rheindeltas einsetzen, verdient Anerkennung und Unterstützung.

Fredi Alder, Rorschach
alt Nationalrat
Vorstandsmitglied AgF

AgF-Stellungnahme an die St. Galler Regierung zum Konzessionierungsgesuch für das private Flugfeld Altenrhein:

Die Bedingungen müssen in den SIL!

SIL:
Sachplan
Infrastruktur
Luftfahrt

Zur Situation

Die Aktion gegen Fluglärm Altenrhein AgF, aus deren Schoss auch der schweizerische Schutzverband gegen Flugemissionen SSF hervorging, vertritt seit fast einem Viertel-Jahrhundert die Interessen der von den Auswirkungen des Flugbetriebes in Altenrhein betroffenen Bevölkerung und der Umwelt. Sie ist somit legitimiert und auch verpflichtet, sich in das Verfahren einzumischen.

Nachstehend die AgF-Stellungnahme weitgehend im Originaltext.

Die Flugfeldbetreiberin verfolgt mit der Konzessionierung zwei rein kommerzielle Ziele:

1. Sie will mehr Charterflüge abwickeln. Damit sie von den Reisebüros in die Prospekte aufgenommen wird, muss sie über einen Linienflugplan verfügen.
2. Sie will eine Zubringerrolle zu internationalen HUB's übernehmen. Deshalb will sie die Betriebszeiten von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr ausdehnen. Wollte sie, wie sie unermüdlich behauptet, «nur» Direktziele anfliegen, würde ein Start um 07.00 genügen. Es verbliebe jedem Geschäftsreisenden ausreichend Zeit, um jeden Sitzungsort in Europa noch früh im Vormittag zu erreichen.
3. Sie will mit dem Flugplatz mehr Geld verdienen. Je mehr Flugbewegungen, desto mehr Geld.

Durch die Konzessionierung wird das private Flugfeld ein öffentlicher Regionalflugplatz. Dieser wird dadurch in die Lage versetzt,

- sich bei Überschreitung der im Reglement allenfalls festgelegten Zahl von Flugbewegungen auf die Zulassungspflicht zu berufen und die gesetzte Limite somit folgenlos überschreiten zu können. (LFG Art. 36a Abs. 2) Bei Bedarf kann sie

sich auf die Bilateralen Verträge abstützen und ihre Forderungen in Brüssel durchsetzen.

- wenn es der Betrieb oder die Sicherheit erfordert, bauliche Massnahmen zu treffen, steht der Konzessionärin das Enteignungsrecht zu. (LFG Art. 36a Abs.1) Auch für Pistenverlängerungen und Strassenverlegungen.

- Sie kann von der Pflicht zum Stellen von Visieren befreit werden. (LFG Art. 37c)

- Sie kann in der Umgebung ein Bau- und Benützungsverbot erwirken, also auch das Wohnen verbieten. (LFG Art. 42 b)

- Sie kann die Freihaltung von Projektierungszonen verlangen (LFG Art. 37n) und so die Nutzung durch die dazumaligen Eigentümer verhindern.

- Sie kann, um das Fass voll zu machen, beim Bund an die Kosten für den Bau, die Einrichtung, die Verbesserung oder Erweiterung zinsgünstige Darlehen bis zu 25% einfordern. (LFG Art. 101a Abs.2)

- Sie kann – unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Lage – an den Betrieb regelmässig beflogener Linien finanzielle Beiträge oder Darlehen erwarten. (LFG Art. 101 Abs. 1 und 2)

Das Verfahren bei der Konzessionierung entspricht in keiner Weise der in unserem Lande fest verankerten direkten Demokratie.

Im Gegenteil! Der Prozess ist von oben gesteuert. Das Volk hat rein nichts zu sagen. Die Gemeindepräsidenten werden zwar «angehört»; entschieden wird in St. Gallen und im BAZL. Die Rechtsmittel gegen die Entscheide des BAZL sind erstens ungenügend und zweitens wenig wirksam.

Im ganzen Verfahren kommt der Stellungnahme der St. Galler Regierung grösste Bedeutung zu. Sie entscheidet mit ihrer Aussage, die durch keinen Grossratsbeschluss oder gar eine Volksabstimmung demokratisch legitimiert ist, über das

zukünftige Wohlbefinden von vielen zehntausend Menschen am oberen Bodensee.

Die jetzige Regierung ist somit verantwortlich für die Folgen der Konzessionierung für die nächsten 30 Jahre. So lange dauert die Konzession. Kein Regierungsmitglied ist dann noch im Amt. Sie hätte somit die Pflicht, die Bevölkerung selber am Entscheidungsprozess teilhaben zu lassen.

Die Aktion gegen Fluglärm Altenrhein AgF ersucht darum die St. Galler Regierung,

- dass sie die Interessen zehntausender Anwohner, vieler Erholung Suchender, der Natur und des sanften Tourismus höher wertet, als das Bequemlichkeitsbedürfnis einer kleinen Minderheit.

- bei der Abwägung der ökonomischen gegen die ökologischen Werte nicht nur die Lärmbelastung, sondern alle anderen relevanten Beurteilungskriterien, wie zum Beispiel Zubringerverkehr, Luft- und Gewässerverschmutzung (auch durch Pisten-Taumittel) ebenfalls zu berücksichtigen.

- die Interessen der Standort- und der Überflug-Gemeinden (Arbon, Steinach, Horn) stärker zu gewichten, als jene der wenig betroffenen Dörfer.

- seriös abklären zu lassen, ob überhaupt ein ausreichendes Bedarfspotenzial besteht. Falls sie eine eigene Studie in Auftrag gibt, so erwarten wir, dass damit eine ausländische, **neutrale** Institution beauftragt wird. Und explizit nicht das von Fliegerkreisen gesponserte «Center for Aviation Competence» an der Uni St. Gallen, dessen Beizug der Präsident der Regio Rorschach-Bodensee die Regierung auffordert.

- bei der Beurteilung der Lärmbelastung im Umkreis von Altenrhein die gleichen Kriterien anzuwenden wie am oberen Zürichsee.

- dass sie für das Gebiet um Altenrhein die selben Forderungen stellt, wie in ihrer Beschwerde an das BAZL für den Landstrich von Wil bis Wittenbach.

- sie möge bedenken, dass es das Vertrauen des Volkes in sie untergräbt, wenn sie sich dort, wo vier ihrer sieben Mitglieder wohnen, **gegen** und hier am Bodensee **für** den Fluglärm einsetzt.

- bei der Beurteilung des Gesuchs die sicherheitspolitischen Fragen nicht auszuklammern. In Klotten wird mit strengen Kontrollen versucht, Zollvergehen, Geldwäsche Drogen- und Menschenmuggel zu verhindern. In Altenrhein entscheidet jeder selber, ob er sich, seine Ware und seine männliche oder weibliche Begleitung einer Personen- und Zollkontrolle unterwerfen will. Siehe Foto auf der Rückseite.

LFG: Luftfahrtgesetz / BAZL: Bundesamt für Zivilluftfahrt

Die AgF-Forderungen im Detail finden Sie auf der Rückseite



Unser Lebensraum muss durch strenge Rahmenbedingungen und Auflagen vor den Emissionen des Flugverkehrs nachhaltig geschützt werden. (OT 6.10.05) Bild: ky

Bedingungen der AgF

Eine Konzessionierung ist nach wie vor der falsche Weg. Lässt sie sich nicht verhindern, so stellen wir folgende Forderungen:

a) Flugbewegungen

Der Gesamtflugverkehr ist auf 33'000 Bewegungen pro Jahr zu beschränken.
Davon dürfen maximal 5'000 Bewegungen auf den Linien- und Charterflugverkehr entfallen.

b) Betriebszeiten

Die geltenden Betriebszeiten sind beizubehalten und durchzusetzen.

c) Lärmschutz

Der Flugplatzbetreiberin sind Standläufe ohne wirkungsvolle Schallschutzvorrichtungen zu untersagen.

Falls im Zuge der technischen Entwicklung leisere Flugzeuge eingesetzt werden können, darf die entsprechende Lärmreduktion nicht durch vermehrte Flugbewegungen oder einzelne lautere Flugzeuge kompensiert werden.

Die Grenzen der Lärmbelastung für österreichisches und schweizerisches Gebiet sind grundsätzlich gleichwertig festzulegen. Das heisst, dass der Bevölkerung im schweizerischen Einzugsgebiet des Flugplatzes der gleiche Schutz zukommen muss, wie jener im österreichischen Einzugsgebiet.

Fluganlässe oder einzelne Flugbewegungen, die dem Sport, der Schaulust, der Nostalgie oder dem Vergnügen dienen, werden nicht bewilligt.

d) Helikopterstandplatz, An- und Abflugrouten

Es ist nur ein einziger Helikopterstandplatz zu bewilligen. Der Standort ist so festzulegen, dass innerhalb des Flugfeldperimeters der grösste mögliche Abstand zu bestehendem oder geplantem Wohngebiet eingehalten wird.

Die An- und Abflugrouten sind so zu definieren, dass der grösste mögliche Abstand zu bestehendem oder geplantem Wohn- und Erholungsgebiet eingehalten wird.

e) Umweltrechtliche Erleichterungen

Es dürfen keinerlei umweltschutzrechtlichen Erleichterungen gewährt werden.

f) Perimetergebiet

Auf eine Ausdehnung des Flugplatzperimetergebietes, die Schaffung und Beibehaltung von Reseeflächen ist zu verzichten.

Die jetzige Piste ist in Form, Lage, Abmessungen und Beschaffenheit beizubehalten. Ein Rückbau ist zulässig.

g) Erschliessung

Die bestehende Zufahrt zum Dorf von Altenrhein darf zu keiner Zeit eingeschränkt werden. Die Kapazität der Strasse darf nicht zu Gunsten des Flugbetriebes ausgebaut werden.

Die Flugplatzbetreiberin ist anteilmässig zur Tilgung der Unterhaltskosten, insbesondere auch der Schneeräumung, heranzuziehen.

h) Öffentlicher Verkehr

Sollte eine Betriebskonzession erteilt werden, hat sich die Flugplatzbetreiberin an den Kosten für die Erschliessung und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs zu beteiligen.

i) Abgeltungen zu Lasten der Flugplatzbetreiberin

Die durch die Konzessionierung zu erwartende Mehrbelastung durch unterschiedlichste Immissionen müssen den Betroffenen finanziell abgegolten werden.

Es ist zudem ein unter kantonaler Aufsicht stehender Fond einzurichten, um die Wertverminderungen von Liegenschaften in der Region abzugelten.

j) Sicherheit

Es ist durch geeignete Massnahmen auf Kosten der Flugplatzbetreiberin sicherzustellen, dass Zollvergehen, Geldwäsche, Drogen- und Menschenhandel sowie die Einschleusung von Terroristen verunmöglicht werden.

Alle vorgenannten Einschränkungen und Bedingungen müssen im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt SIL und, wo möglich, im Grundbuch verankert sein.

Spendenaufruf

Der Kampf gegen die Konzessionierung des Flugfeldes Altenrhein und damit gegen die langfristige Zerstörung unseres Lebensraums erfordert nicht nur einen grossen Einsatz an Freizeit und Energie. Er verschlingt vor allem auch grosse finanzielle Mittel, die wir über Mitgliederbeiträge und Spenden decken müssen.

Bisher konnten wir erfreulicherweise auf eine starke finanzielle Unterstützung aus allen Bevölkerungskreisen zählen, was wir an dieser Stelle wieder einmal ganz herzlich verdanken möchten.

Um den ungleichen Kampf gegen die finanzmächtige Luftfahrtlobby auch weiterhin erfolgreich bestehen zu können, sind wir auf weitere Unterstützungsbeiträge angewiesen.

Wir haben uns deshalb erlaubt, dieser FLAB einen Einzahlungsschein für Spenden auf das Konto für den «Kampf gegen die Konzessionierung Altenrheins» beizulegen.

PC-Konto: 90-20176-8

Vielen Dank für Ihre wertvolle Unterstützung!

Die AgF ist auch im Internet zu finden unter:

www.agf-altenrhein.ch

Die Homepage ist seit einem halben Jahr aufgeschaltet und wird Schritt um Schritt weiter ausgebaut. Damit sind wir unserem Ziel, die Erreichbarkeit unseres Schutzverbandes zu verbessern und die Kommunikation mit unseren Mitgliedern und Sympathisant(inn)en zu erleichtern, einen grossen Schritt näher gekommen. Falls Sie Ideen oder Anregungen haben, unseren Internetauftritt zu verbessern oder zu erweitern, sind wir für Ihre Inputs offen und dankbar (agf@bluewin.ch).

Weitere Internet-Adressen:

An erster Stelle sei die Webseite unseres Dachverbandes, dem schweizerischen Schutzverband gegen Flugemissionen SSF erwähnt, wo Sie sich über die Entwicklung auf anderen Flugplätzen der Schweiz informieren können:

www.flugemissionen.ch

Weitere Adressen aus dem In- und Ausland mit interessanten Informationen zum Thema:

www.sf-tg.ch

Schutzverband Flugemissionen Thurgau

www.fluglaermschutz.ch

Dachverband Fluglärmenschutz Schweiz

www.fluglaerm.de

Deutsche Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.

www.greenskies.org

Europäische Vereinigung gegen Flugverkehr

www.mountainwilderness.ch/

Umweltgruppierung zum Schutz der Alpen, gerade auch vor dem Flugverkehr

www.pronatura.ch/sg

Pro Natura, Sektion St. Gallen-Appenzell

www.vcs-sg.ch

VCS, Sektion St. Gallen / Appenzell

www.wwf-sg.ch

WWF St. Gallen

www.ebebs.ch

Anwaltskanzlei Dr. P.Ettler, Zürich

Bitte nicht vergessen: am 15. November findet die HV statt!

Am Dienstag, 15. November 2005 um 20 Uhr findet unsere Hauptversammlung im Blumenauaal des Zentrums St. Kolumban, Rorschach, statt.

Eine Einladung ist dieser FLAB beigelegt.

Wir würden uns freuen, Sie auch dieses Jahr an der HV begrüssen zu dürfen!

Liegenschaftenwert sinkt!

Der Präsident des Hauseigentümergebietes, HEV Hinterthurgau, Paul Hug, gab sich vor den 340 Mitgliedern und Gästen an der Jahresversammlung kämpferisch.

«... Die erste Eingabe im Jahre 2002 durch den HEV sei damals leider nicht ernst genommen worden, bedauern die Verantwortlichen. Die Gemeinden und der Kanton hätten es verschlafen, sich in Bern Gehör zu verschaffen. Jetzt gelte es, mit allen Kräften Schadensbegrenzung zu betreiben. Der Wert der Liegenschaft sinke – jedoch nicht der Steuerwert. Ein Dezibel Lärm bedeute für die Liegenschaftsbesitzer im Bereich vom Flughafen drei Prozent Minderwert ihrer Liegenschaft, führte Hug aus. ...»

(Quelle: St. Galler Tagblatt vom 23. April 2005)

Hinterthurgau wehrt sich

Das Tannenzapfenland will nicht zum «Abfallkübel» des Fluglärms werden – Aktionsgruppe gegen ungerechte Verteilung

«... Die BFH, eine Aktionsgruppe des Schutzverbandes Flugimmissionen Thurgau, will mit ihren Aktionen die Politikerinnen und Politiker unterstützen, die sich bereits gegen den Fluglärm eingesetzt haben. Zugleich sollen weitere Leute motiviert werden, beim Bund, beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl), beim Flughafen Unique tätig zu werden. ...»

«... Wie Paul Hug vom Hauseigentümergebiet Hinterthurgau erklärte, müssten die hiesigen Hauseigentümer, sollte die Lufttraumabsenkung über dem Hinterthurgau Tatsache werden, mit einer starken Wertminderung der Liegenschaften von bis zu 30 Prozent rechnen. ...»

(Quelle: St. Galler Tagblatt vom 27. September 2005)

Kommentar

- Wann merken unsere Gemeinde- und Kantonsbehörden, dass sie auf dem falschen Dampfer sind mit ihrem ausdrücklichen «Ja» zur Konzessionierung von Altenrhein?
- Wann geht ihnen ein Licht auf, dass sie über den Leisten gezogen werden von der Airport AG, dem BAZL und einigen weit weg vom Lärm wohnenden Nutzniessern?
- Wann endlich sind sie bereit, selber die gesetzlichen Grundlagen zu studieren und die Folgen daraus abzuleiten?
- Wenn es, wie an der Goldküste, im Hinterthurgau oder in Wil zu spät ist?
- Regieren heisst, Vorausschauen! Werden wir von Blinden regiert?

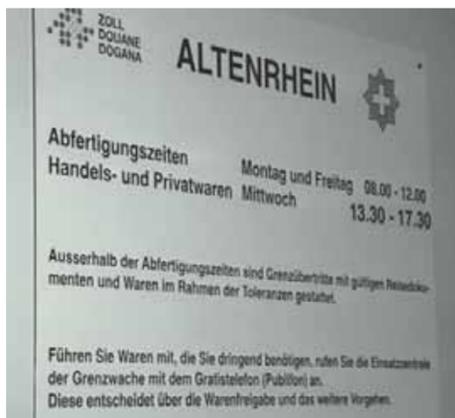
... zweierlei Mass!

(Auszüge aus dem Protokoll der Regierung des Kantons St. Gallen zur Sitzung vom 3. Mai 2005 / Nr. 259 zum Beschluss über die Einreichung einer Beschwerde gegen die Änderung der Lufttraumstruktur auf dem Flughafen Zürich-Kloten, gegen die Entscheide des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom 29. März 2005)

«... Die Regierung wies im Weiteren darauf hin, dass angesichts des enormen Lärmpotenzials des Flugverkehrs auch in diesen Bereichen, die von den Grenzwerten nicht mehr erfasst werden, die Grundsätze des Umweltrechts, insbesondere das Vorsorgeprinzip, sowie die Grundsätze des Raumplanungsrechts Anwendung finden müssten, der Fluglärm also so weit als möglich zu minimieren sei. ...»

«... hat die Regierung in ihren Stellungnahmen aufgrund von volkswirtschaftlichen und raumplanerischen Überlegungen immer gefordert, dass der Flugbetrieb in Zürich-Kloten so auszugestalten sei, dass in den bestehenden vom Fluglärm betroffenen Gebieten die Lärmbelastung auf ein erträgliches Mass reduziert wird und möglichst wenig bisher vom Fluglärm verschonte Gebiete neu beschallt werden. ...»

Derweil unterstützt – ja forciert geradezu – die gleiche St. Galler Regierung die Konzessionierung des Flugfeldes Altenrhein zu einem Regionalflugplatz und mutet so der Bevölkerung am oberen Bodensee ganz bewusst zusätzlichen Fluglärm zu.



Zoll-Kontrolle nach Belieben

«Ausserhalb der Betriebszeiten sind Grenzübertritte mit gültigen Reisedokumenten und Waren im Rahmen der Toleranzen gestattet.»

«Führen Sie Waren mit, die Sie dringend benötigen, rufen Sie die Einsatzzentrale der Grenzwa- che mit dem Gratistelefon (Publifon) an.»

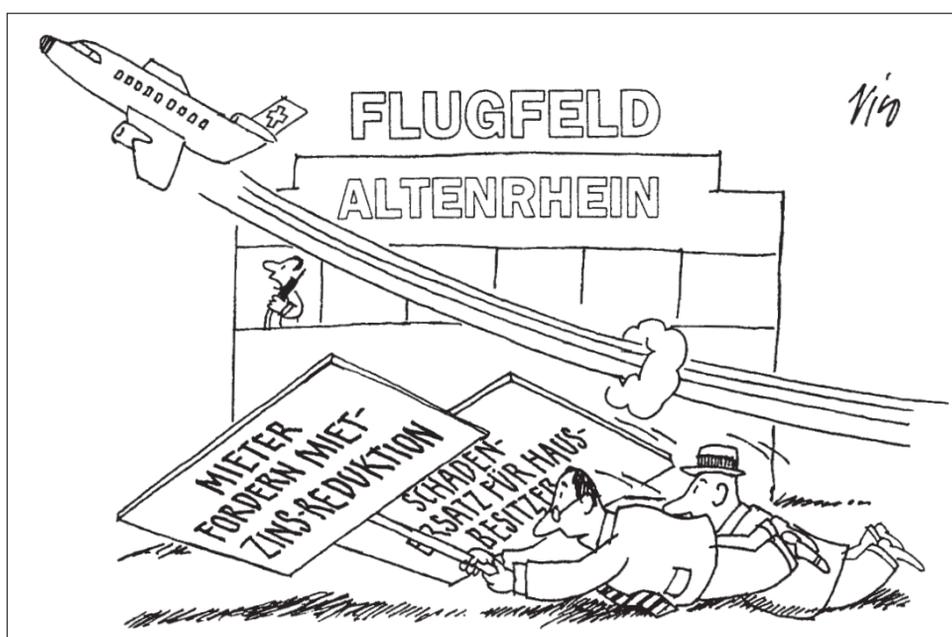
«Diese entscheidet über die Warenfreigabe und das weitere Vorgehen»

Angesichts des weltweiten Drogen- und Menschen- schmuggels sowie der latenten Terrorismusgefahr wurde auf den Flughäfen die Überwachung ausge- dehnt und verstärkt. Umso mehr erstaunt, dass in Al- tenrhein von Montag bis Donnerstag jeder mit Men- schen und Waren ohne jede Kontrolle durch den Zoll kann. Benutzen Schmuggler das Gratis-Publifon? Auskünfte erteilt das

Eidgenössische Grenzwachtkorps II

9435 Heerbrugg SG

Herr Hptm. Oskar Gächter, Tel. 071 727 95 00



«Captain, das war jetzt der dümmste Moment für einen Tiefflug»