



EDITORIAL

Retourkutsche

Auf der Koordinationskarte für den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein – massgeblicher Bestandteil des von den Gemeindepräsidenten der 16 Regionalgemeinden, dem St. Galler Volkswirtschaftsdepartement und dem BAZL erstellten Koordinationsprotokolls **Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)** – ist über dem Gaissauer Riet in Vorarlberg eine grosse Fläche als «Gebiet mit Hindernisbeschränkung» ausgeschieden (vgl. letzte FLAB). Dies ohne jede Absprache mit unseren österreichischen Nachbarn.

War es einfach Pech, bodenlose Dummheit oder die gewohnte Arroganz, welche die unbedarften Planer der Konzessionswütigen Eigentümerin des privaten Flugfeldes Altenrhein glauben liessen, die lieben Nachbarn würden die von Schweizer Behörden einseitig verordneten Nutzungsbeschränkungen ihres Grund und Bodens sang- und klanglos hinnehmen? Die Retourkutsche folgte auf dem Fuss.

Erbst über den klammheimlich erlassenen Übergriff aus der Schweiz verschärfte sich der Bürgerprotest gegen die geplante Konzessionierung. Dieser hatte innert kürzester Zeit zu einer einstimmig gefassten Entschliessung des Vorarlberger Landtags gegen die Konzessionierung geführt. Die Regierung doppelte nach, das zuständige Bundesministerium in Wien legte noch einen drauf und unterstützt Vorarlberg mit einer diplomatischen Verbalnote uneingeschränkt und vorbehaltlos.

Die Ablehnung aus Österreich fällt um einiges härter aus, als in früheren Stellungnahmen, weil der plumpe Übertölpelungsversuch durchschaut und nicht goutiert wurde. Dass dabei das traditionell freundschaftliche Verhältnis mit den wirtschaftlich aufstrebenden Vorarlbergern arg strapaziert wird, werden die Verantwortlichen noch zu spüren bekommen.

Die Flugplatzleitung wird es schwer haben, dem rauen Gegenwind zu widerstehen. Da nützt auch kein Hoffen auf Interventionen aus Bern. Denn die politischen Vorzeichen stehen klar gegen eine Konzessionierung:

- Da ist der einstimmige Landtagsbeschluss Vorarlbergs, an dem es nichts zu rütteln gibt.
- Mit der Verbalnote des zuständigen Bundesministeriums stellt sich Wien eindeutig hinter die Forderung des Bundeslandes Vorarlberg.
- Die politische Wende in Wien macht einen verkehrspolitischen Gesinnungswandel vollends zur Utopie.

Konzessionierung:

...zum Scheitern verurteilt!

Land Vorarlberg und Wien lehnen Konzessionierung Altenrheins kategorisch ab.

Verbalnote:
«Das Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten entbietet der Botschaft der Schweizerischen Eidgenossenschaft seine besten Empfehlungen und beehrt sich, beilegend die Stellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung an das Bundesamt für Zivilluftfahrt in Bern zum Koordinationsprotokoll für den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein zu übermitteln und darauf hinzuweisen, dass sich die zuständigen österreichischen Bundesbehörden dieser Stellungnahme anschliessen.»

Beim Staatsbesuch des österreichischen Bundespräsidenten Heinz Fischer am 7. September in der Schweiz kam auch die geplante Konzessionierung des Flugfeldes Altenrhein zur Sprache. Der Vorarlberger Landeshauptmann Herbert Sausgruber, der Fischer begleitete, äusserte sich in den Arbeitsgesprächen, dass die von der Schweiz angestrebte Konzessionierung des Flugplatzes in Altenrhein für Vorarlberg nicht in Frage komme. Man sei aber bereit, über «ein paar zusätzliche Verbindungen» zu diskutieren.

Diese klare Aussage kommt nicht überraschend. Sie ist vielmehr die jüngste Absage an die Pläne der Airport Altenrhein AG zum Ausbau des privaten Flugfeldes zu einem konzessionierten Linienflughafen. Bereits am 16.

Dezember 2005 hatte der Vorarlberger Landtag – das Parlament des österreichischen Bundeslandes Vorarlberg – die Konzessionierung des Flugplatzes Altenrhein einstimmig abgelehnt und beschlossen, dass weitere Gespräche erst stattfinden werden, wenn die schweizerische Seite geklärt und rechtlich abgesichert hat, dass eine Konzessionierung des Flugplatzes Altenrhein nicht stattfindet. (vgl. letzte FLAB).

Es lohnt sich, die nachstehend abgedruckte Stellungnahme der Vorarlberger Landesregierung zum Koordinationsprotokoll SIL des Bundes vom 29. März 2006 Wort für Wort zu lesen. Sie lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Ihre Kritik deckt sich fast eins zu eins mit

unseren seit Jahren vorgebrachten Einwänden. Und – schlimm für die Konzessionswütigen – Wien hat die vermeintliche Hintertür grad auch noch zugeknallt. Denn in einer hoch offiziellen «Verbalnote» des österreichischen Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten vom 29. März 2006 an die Botschaft der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Wien schliessen sich die zuständigen Bundesbehörden der ablehnenden Stellungnahme des Bundeslandes Vorarlberg vollumfänglich an (siehe Kasten links).

- 2 -

der Informationsveranstaltung am 19.9.2005 dargestellte Hindernisbegrenzungsfläche auf österreichischem Hoheitsgebiet ohne Bedeutung sei und von einem Techniker ohne Rücksprache eingezeichnet worden sei. Mit der nun offiziell vorgelegten Koordinationskarte (SIL) wird diese Auswirkung auf Österreich jedoch bestätigt. Wir lehnen jegliche Beschränkung, sei es durch ein Hindernisbegrenzungsgebiet oder eine Sicherheitszone ab.

- Bei der Information der Bürgermeister am 19. September 2005 in St. Gallen haben ein Vertreter des BAZL und der technische Berater der Betreiberin, Peter Jaberg, den Unterschied zwischen einem Flugfeld und einem Flughafen wie folgt dargestellt: Beim Flugfeld muss die Hindernisfreiheit für An- und Abflugsektoren und die weiteren Teile der Sicherheitszone tatsächlich gegeben sein, während beim Flughafen diese Hindernisfreiheit rechtlich gesichert sein muss.

Art 36a des Schweizer Luftfahrtgesetzes verlangt für den Betrieb von Flugplätzen, die dem öffentlichen Verkehr dienen (Flughäfen), eine Betriebskonzession.

Abs 2 dieser Bestimmung umschreibt in den Grundzügen den Gegenstand der Konzession sowie die Rechte und Pflichten des Konzessionärs (=Flughafenthalter). Dieser ist verpflichtet, den Flughafen unter Vorbehalt der im Betriebsreglement festgelegten Einschränkungen für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen, einen ordnungsgemässen, sicheren Betrieb zu gewährleisten und für die dafür erforderliche Infrastruktur zu sorgen. Um ihm letztere Anforderungen zu erleichtern, steht ihm nach Abs 4 das Enteignungsrecht zu.

Dementsprechend verlangt Art 12 der Schweizer Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, dass
b) der Gesuchsteller über die erforderlichen Fähigkeiten, Kenntnisse und Mittel verfügt, um die Verpflichtungen aus Gesetz, Konzession und Betriebsreglement zu erfüllen;
c) das Betriebsreglement genehmigt werden kann.

Weil der Konzessionär vorbehaltlos verpflichtet ist, den Flughafen allen Luftfahrzeugen zur Verfügung zu stellen (sog. Zulassungszwang) und der sichere Betrieb auch verlangt, dass kein Risiko einer eventuellen Betriebschließung zufolge Fehlens von Überflugsrechten etc. besteht, muss die Sicherheits- und Hinderniszone zwingend rechtlich gesichert sein.

Private Flugplätze (Flugfelder) sind dagegen nicht konzessioniert. Sie benötigen lediglich eine Betriebsbewilligung. Sie verfügen damit auch nicht über das Enteignungsrecht. Sie haben den Betrieb mit den Mitteln des Privatrechts zu sichern, d.h. durch Kauf des benötigten Landes bzw. der Wegrechte (Servituten) für den Überflug und gegebenenfalls für die Lärmerzeugung.

Aus diesen Überlegungen folgt die Frage, ob die Erteilung einer Konzession für den Flugplatz Altenrhein vor einer rechtlichen Sicherung des Hindernisbegrenzungsgebiets und der Sicherheitszone im österreichischen Hoheitsgebiet überhaupt rechtmässig erfolgen könnte.

Jedenfalls zwingt uns die rechtliche Verknüpfung zwischen dem Sachplan Infrastruktur der Luft und dem Koordinationsprotokoll als Instrument dieser

Sachplanung, der Konzession und dem Betriebsreglement (Art 36c Schweizer Luftfahrtgesetz) sowohl das Koordinationsprotokoll wie auch die geplante Konzessionierung abzulehnen.

- Unter diesen Voraussetzungen kann weder dem Koordinationsprotokoll noch der vorgesehenen Konzessionierung zugestimmt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Vorarlberger Landesregierung
Der Landesamtsdirektor

Dr. Johannes Müller

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Bregenz, am 29.03.2006

Zahl: LAD-11.01

Bundesamt für Zivilluftfahrt
CH 3003 BERN
SCHWEIZ

Betreff: Flugplatz Altenrhein;
Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL);
Stellungnahme

Bezug: Schreiben vom 17.3.2006, AZ 0/3/31/31-4

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zum Koordinationsprotokoll für den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Flugplatz St Gallen – Altenrhein Stellung nehmen zu können.

- Aus dem Koordinationsprotokoll ergibt sich unter anderem,
 - dass die Betriebszeiten gegenüber den zwischen Österreich und der Schweiz vereinbarten – sowohl an Wochentagen als auch an Wochenenden – wesentlich ausgedehnt werden sollen und dass der zwischen Österreich und der Schweiz vereinbarte Tages-Lärmpegel nicht mehr eingehalten werden könnte;
 - dass das österreichische Hoheitsgebiet von einem Gebiet mit Hindernisbegrenzung betroffen wäre; anzunehmen ist, dass auch eine Sicherheitszone im österreichischen Hoheitsgebiet einzurichten ist, ebenso eine „stärkere ... Überflugordnung“;
 - dass der Flugplatz Altenrhein konzessioniert und damit dem öffentlichen Verkehr gewidmet werden soll.

Das Koordinationsprotokoll nimmt Bezug auf ein Betriebs- und Bodennutzungskonzept vom 9.2.2005, das uns nicht bekannt ist, bei dem aber Auswirkungen auf das österreichische Hoheitsgebiet nicht von vornherein ausgeschlossen werden können.

- Wir sind mit der vorgesehenen und anscheinend in der Schweiz innerstaatlich koordinierten Ausdehnung der Betriebszeiten nicht einverstanden und verweisen auf die geltenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen. Das gleiche gilt für die vorgesehene Ausdehnung des so genannten Floatings, die die Wirksamkeit des zwischenstaatlich vereinbarten Tages-Lärmkorsetts erheblich reduziert.
- Vertreter des Kantons St. Gallens und des BAZL haben am 1.3.2006 in einer Besprechung mit Vertretern der Vorarlberger Landesregierung erklärt, dass die in

Amt der Vorarlberger Landesregierung Landhaus A-6901 Bregenz www.vorarlberg.at DVR 0058751

Pressekonferenz vom 22. Juni in Staad:

25 Jahre erfolgreicher Widerstand

Aus Anlass ihres 25-jährigen Bestehens lud die AgF ins «Weisse Rössli», Staad, zu einer Pressekonferenz ein, um Bilanz zu ziehen über ein Viertel Jahrhundert erfolgreichen Kampfes gegen die Ausweitung des Flugverkehrs auf dem privaten Flugfeld Altenrhein.

Mit Stolz wies AgF-Präsident Heinz Grob auf die Früchte der jahrelang sehr hartnäckig geführten Auseinandersetzungen hin, die sich darin zeigten, dass Altenrhein noch immer ein privates Flugfeld ist mit bis anhin relativ bescheidenem Flugverkehr. Der von den Besitzern mit grossem finanziellem Aufwand angestrebte internationale Airport sei auch heute noch nicht Realität.

AgF-Vizepräsident und Gründungsmitglied Rudolf Alther führte durch die Veranstaltung und dankte den anwesenden Politikern und Umweltschützern aus Vorarlberg und der Schweiz für ihren langjährigen Einsatz. Viel sei erreicht worden, und er hoffe, dass keine weiteren 25 Jahre nötig seien, um die nächsten Ziele der AgF zu verwirklichen.

Stellvertretend für unsere östlichen Nachbarn legten Reinhold Eberle, Bürgermeister von Gaissau, Olga Pircher, Vorarlberger Landtagsabgeordnete sowie Ruth Hutter, Klubobfrau der Oppositionsbewe-

gung «Höchste Zeit» in engagierten Referaten ihre Gründe dar, warum man in der österreichischen Nachbarschaft die Konzessionierung Altenrheins mit Entschiedenheit ablehnt.

SP-Kantonsrat Felix Gemperle aus Goldach kritisierte die widersprüchliche Verkehrspolitik der St. Galler Regierung, die sich einerseits in Bern für die Anbindung der Ostschweiz an das Hochgeschwindigkeits-Netz stark gemacht hat, um auf der anderen Seite den Ausbau des Flugplatzes Altenrhein zu einem konzessionierten Linienflugplatz mit allen Mitteln zu unterstützen.

VCS-Geschäftsleiter Thomas Schwager, St. Gallen, wies auf die vorbehaltlose Unterstützung der AgF seit Anbeginn hin und benützte die Gelegenheit, auf die überregionale Ausrichtung der Verkehrspolitik des VCS hinzuweisen. Der ganze Bodenseeraum könnte von einer grenzüberschreitenden Bodensee-S-Bahn wesentlich mehr profitieren als von den zwei sich konkurrenzierenden Regionalflughäfen Friedrichshafen und Altenrhein, die den Anwohnern immer mehr Lärm und Luftbelastung bescheren. Dieser Aspekt blieb übrigens im Umweltbericht zur Konzessionierung vollständig ausgeklammert.



Foto: VN/Hofmeister

... sich wehren, bevor es zu spät ist!

«Ja, was regt Ihr Euch so auf über die paar Linienflugzeuge, die sind doch so leise und stören uns fast nicht.» Mit dieser Aussage sehen sich Fluglärmgegner häufig konfrontiert, wenn sie sich gegen eine Konzessionierung des privaten Flugfeldes Altenrhein stark machen. So Unrecht haben die Beschwichtigter zurzeit nicht – noch nicht. Leider machen sie einen fundamentalen Denkfehler mit möglicherweise katastrophalen Folgen. Sie gehen davon aus, dass dieser Zustand auch nach einer allfälligen Konzessionierung zum Linienflughafen unverändert bleiben wird. Das dachten einst auch die Anwohner rund um Kloten und bis vor Kurzem auch die Mehrbesseren an der Zürcher «Goldküste.» Heute stellen sich allesamt erbittert gegen den zunehmenden Lärm und dessen «demokratische» Umverteilung. Auch die weitab von Kloten wohnenden Wiler wehren sich seit einiger Zeit vehement gegen den Lärm der Überflüge aus Zürich. Die Stadt St.Gallen ist der «Fluglärm-Charta» Region Ost beigetreten, der bereits 84 Gemeinden der Kantone Zürich, Thurgau und St.Gallen angehören.

Die Begründung des Stadtrates: Die Klagen über Flüge ab Zürich hätten in den letzten Monaten nicht zugenommen, wohl aber jene über den Flugverkehr

ab Altenrhein. Der Stadtrat werte dies als «klares Indiz für die nach wie vor hohe Lärm-Sensibilität der städtischen Bevölkerung.» Wohl wahr! Er hat die Zeichen der Zeit erkannt. Anders die vom Rorschacher Stadtpräsidenten Thomas Müller angeführten Gemeindepräsidenten der Region Rorschach-Bodensee. Sie, mit ausdrücklicher Unterstützung des Thaler Gemeindepräsidenten Robert Rath, sie alle muten uns 36'000 Flugbewegungen zu – 100 pro Tag! Und sie streuen den gutgläubigen Menschen Sand in die Augen – absichtlich oder aus Unbedarftheit, wenn sie argumentieren, diese Zahl 36'000 sei unveränderbar für alle Zeiten als obere Grenze im Betriebsreglement der Airports festgelegt.

Die Einschränkung im Betriebsreglement bietet keinerlei Sicherheit. Erstens genehmigt das Bundesamt für (!) Zivilluftverkehr BAZL das Reglement und nicht Gemeinden, Kanton oder gar das Volk. Und zweitens verstösst die Beschränkung gegen EU-Recht. Die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer (SVP) tourt derzeit durch ihren Kanton und weibelt genau mit diesen Argumenten gegen die Annahme einer Volksinitiative, die die Flugbewegungen auf dem Flugplatz Zürich-Kloten einschränken will. Also ziehen wir die Lehre daraus: **Wehret den Anfängen!**

Die drei wichtigsten Gründe gegen eine Konzessionierung:

◆ Flugverkehr wird zunehmen

Mit der Konzessionierung kommt EU-Recht zur Anwendung. Würden die Flugbewegungen per Reglement eingeschränkt, könnte dagegen in Brüssel geklagt werden. Damit würde die Schleuse geöffnet zu massiv mehr Flugverkehr und zu einer starken Zunahme von Lärm und Abgasen. Die Bevölkerung müsste dieser negativen Entwicklung tatenlos zusehen und hätte keine Mitsprache mehr. Denn nicht der Kanton oder gar das Volk entscheiden, sondern Bern oder Brüssel.

◆ Betriebszeiten werden ausgeweitet

Die tägliche Belärmung würde aufgrund verlängerter Betriebszeiten um rund einen Drittel ausgeweitet und in den frühen Morgen bzw. in die Nachtstunden hinein ausgedehnt. Das 90-minütige Mittagsflugver-

bot würde ersatzlos gestrichen und über das Wochenende wäre der Flugplatz um über 12 Stunden länger geöffnet. Vorbei auch die Ruhe an Feiertagen. Flugbewegungen mit Linienflugzeugen führen zu mehr Standläufen, die noch immer ohne Schallschutzvorrichtungen stattfinden.

◆ Airport kann von sich aus enteignen

Das «Bundesgesetz über die Luftfahrt» überträgt der Besitzerin eines konzessionierten Flugplatzes das Enteignungsrecht. Welche Möglichkeiten damit im Hinblick auf künftige Pistenverlängerungen, Strassenführungen und Infrastrukturausbauten offen stehen werden und welches die Folgen sind, kann man sich leicht ausmalen. Damit kämen die Airportbesitzer nach über 30 Jahren vergeblichen Bemühens endlich zu ihrem dringend benötigten Boden für die Pistenverlängerung!

Im Folgenden finden Sie einige Zitate.

Die vollständigen Referate finden Sie auf der AgF-Homepage (www.agf-altenrhein.ch).

«...Wir sind nicht gegen den Ausbau von Altenrhein, weil wir das Wachstum sowohl in Friedrichshafen oder Zürich-Kloten besser fänden. Wir sind gegen ein unbegrenztes Wachstum sowohl im Strassenverkehr wie auch in der Luft, das nur auf Kosten der Umwelt möglich ist.»

«...Die externen Kosten des Flugbetriebs sind mit einer Treibstoffbesteuerung zu berücksichtigen, um die Verzerrung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern auszugleichen.»

Thomas Schwager, St.Gallen,
Geschäftsleiter VCS St.Gallen/Appenzell

«...Zudem handelt es sich beim östlichen Bodenseeraum um ein ökologisch sensibles Gebiet, das geschützt werden muss. In knapp einer Stunde sind die bestehenden Flughäfen Friedrichshafen und Zürich zu erreichen, daher sehen wir keine Gründe, die für einen zusätzlichen ausgebauten Flughafen sprechen, wohl aber Gründe für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs dorthin.»

Olga Pircher, Bludenz, SPÖ-Abgeordnete zum Vorarlberger Landtag,
ehemalige Präsidentin der Sozialistischen Bodensee-Internationale SBI

«...In der Gaissauer Einflugschneise eines konzessionierten «Flughafens Altenrhein» könnte es dann durchaus einmal Bauverbote, Abholzungen oder ähnliches geben, was die Gemeinde Gaissau auf ihrem Gebiet jedoch keinesfalls akzeptieren kann. Dass die Befürchtung kein Hirngespinnst ist, beweist die Koordinationskarte zum SIL Flugplatz Altenrhein, auf der eine sehr weit in Gaissauer Gebiet reichende Zone mit Hindernisbegrenzung ausgewiesen ist.»

Reinhold Eberle, Bürgermeister, A-6974 Gaissau

«...Die Regierung hat sich in Bern stark gemacht für den Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz. In der Antwort auf eine Interpellation von mir beruft sie sich auf die Gesamtverkehrspolitik des Bundes, welche bis 800 km auf die Schiene setzt. Gleichzeitig macht sie sich stark für den Regionalflughafen Altenrhein.»

Felix Gemperle, CH-9403 Goldach, SP-Kantonsrat

«Unsere Hauptziele sind der Einsatz für eine lebenswerte Umwelt, der Schutz und die Erhaltung unseres Lebensraumes!

- Wir lehnen daher strikt eine Konzessionierung des Flugplatzes Altenrhein ab.

- Wir erwarten von den zuständigen Behörden, PolitikerInnen und den Flugfeldbetreibern eine Respektierung der Lebensinteressen der betroffenen Menschen im Rheindelta!»

Ruth Hutter, A-6973 Höchst, Klubobfrau «Höchste Zeit»

«...Die Konzessionierungsbestrebungen in Altenrhein sind Bestandteil des Wettrüstens der Flugplatzbetreiber auf dem Rücken der Menschen in den Rheindeltagebieten.»

Gudrun Eder, A-6974 Gaissau, BIG BürgerInnen-Initiative Gaissau

In eigener Sache:

Liebe Mitglieder
sehr geehrte Gönnerinnen und Spender

Die Information der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung am Bodensee und beidseits des Rheins über die Pläne der Airport Altenrhein AG und deren vorhersehbaren Folgen ist die wichtigste Aufgabe der **AgF**. Die von den Behörden aller Ebenen, inklusive der Standortgemeinde Thal praktizierte Geheimhaltungs-, Verniedlichungs-, Verdunkelungs- und Lügenpolitik muss aufgebrochen werden. Denn: Nur wenn die Menschen wissen – alles und rechtzeitig wissen – was auf sie zukommt, können sie sich wehren. Die Ostschweizer Monopolpresse kommt ihrer Informationspflicht leider nicht nach, im Gegenteil. Sie verschweigt, unterdrückt, kürzt, verdreht die Informationen und macht selber aktiv Propaganda für mehr Flugemissionen. Mit unserer **FLAB** halten wir dagegen, informieren, bringen verheimlichte Absichten, Pläne und Ereignisse ans Tageslicht. Dinge, von denen die Öffentlichkeit sonst rein nichts erfährt. Zum Beispiel von der Stellungnahme der Regio Rorschach-Bodensee zum Konzessionierungsgesuch, vom erstaunlichen Frontwechsel des Thaler Gemeindepräsidenten Rath. Die nichts zu sehen bekommt vom SIL-Koordinationsprotokoll, nichts hört vom einstimmig ablehnenden Beschluss des Vorarlberger Landtages, kein Wort erfährt von den klaren Absagen des Landeshauptmannes Heribert Sausgruber, wie auch von der Verbalnote des österreichischen Bundesministeriums, und so weiter. Das Redaktionsteam erarbeitet alle Beiträge selber und allein, gratis und spesenfrei. Layoutgestaltung, Druck und Versand der annähernd 30'000 Zeitungen kosten aber jedes Mal eine dicke, fünfstellige Zahl. Der Erfolg (siehe Artikel auf ersten Seite) zeigt uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Aber wir müssen weiter am Ball bleiben. Denn noch schwebt das Damoklesschwert der Konzessionierung über uns Allen. Und so bitten wir Sie diesmal eindringlich um eine Sonderspende zur Sicherstellung der nächsten **FLAB**-Ausgaben. Bitte machen Sie Ihre Einzahlung auf unser

PC-Konto 90-20176-8

AgF, Volk und Umwelt danken Ihnen für Ihre Unterstützung!

Rücktritt von Pia Hollenstein aus dem Nationalrat



Nach über 14 Jahren ist Pia Hollenstein, die couragierte und einflussreiche St. Galler Nationalrätin der Grünen Partei, zurückgetreten. Damit verliert die AgF ihre politische Stütze und direkte Verbindung in das Eidgenössische Parlament. Denn über viele Jahre hinweg reichte Pia in Bern Vorstösse ein, die Altenrhein direkt betrafen, klärte in der Bundesverwaltung Fragen ab oder organisierte und absolvierte auch mal Besprechungen beim BAZL-Chef persönlich. Mutig und unerschrocken stand sie für unsere Sache ein, intervenierte notfalls beim Verkehrsminister, Bundesrat Moritz Leuenberger, persönlich. Immer fand sie auch Zeit, die AgF bei Besuchen bei der Kantonsregierung zu begleiten.

Pia, wir danken Dir herzlich für die wertvolle Unterstützung und wünschen Dir auf dem neuen Lebensabschnitt alles Gute!

Urs Bernhardsgrütter, Nachfolger von Pia



Für Kontinuität dürfte gesorgt sein. Mit dem 44-jährigen Urs Bernhardsgrütter tritt ein erfahrener Umweltpolitiker die Nachfolge an, der sich seit vielen Jahren in der Regionalpolitik und auch im Kantonsrat einen Namen gemacht hat. Mit der Einreichung der Interpellation «Sicherheitsrisiko Flugfeld Altenrhein» in seiner ersten Session im Nationalrat hat Urs für Aufsehen gesorgt und gezeigt, dass er die Aufgaben als Volksvertreter ernst nimmt.

Dafür verdient er unsere Unterstützung. Wir wünschen Urs einen guten Start im Nationalrat, viel Erfolg und alles Gute.