

Aktion gegen Fluglärm

Postfach 1  
CH-9422 StaadE-mail: agf@bluewin.ch  
Tel./Fax: 071/ 855 35 28

Homepage: www.agf-altenrhein.ch

PC-Konto: 90-20176-8

Redaktion:

Pressdienst AgF, CH-9422 Staad

# F L A B

Schallschutz für Standläufe!

FRIEDLICHE  
LANDSCHAFT  
AM  
BODENSEE

## EDITORIAL

### Menetekel

«Kein Flugzeug weckte mich kurz vor 6 Uhr, kein Stern am Himmel fiel aus der Reihe, weil er sich blinkend davon machte. Ruhe lag in der Luft. Fassbar. Schön. Ein Vulkan in Island hat Asche auf unser Haupt gestreut und den Lärm am Himmel zum Verstummen gebracht. Wenn man genau hinhörte, hörte man die Seele aufatmen», schreibt (gau) im Tagesanzeiger vom 19. April. Einer von weltweit etwa 1'500 aktiven Vulkanen hat uns beschert, was Vernunft, Klimaschutz und wir Fluglärmgegner nicht fertigbrachten: 63'000 gestrichene Flüge innerhalb dreier Tage allein in Europa. Etwa 60 Vulkane sind jedes Jahr aktiv, der Stromboli auf der gleichnamigen Insel nördlich von Sizilien ist seit mindestens 2'400 Jahren aktiv. Immer wieder unheilvoll tätig sind die ebenfalls in Italien stehenden Vulkane Ätna und Vesuv. Der Ausbruch des indonesischen Vulkans Tambora im Jahr 1815 tötete unmittelbar 12'000 Menschen. Die Aschewolke verdunkelte die Erde, weswegen es weltweit zu dramatischen Ernteeinbussen kam. In deren Folge starben an Hungersnöten weitere Tausende von Menschen. Die Explosion des Krakatau im Jahre 1883 erzeugte eine gigantische Aschewolke, die jahrelang die Sonne verdunkelte und die Erde kühlte merklich ab. Statistisch betrachtet, ist demzufolge der nächste, schwere Vulkanausbruch zeitlich absehbar.

Zurück in die Gegenwart. Die wirtschaftlichen Folgen dieses Groundings seien gigantisch, lässt man uns wissen. Von Milliardenkosten ist die Rede und von einer Gefährdung der ohnehin schon schwächlichen Konjunkturlage. Und schon wird überlegt, die Kosten der verfehlten Wirtschaftspolitik – so wie beim Finanzdebakel – wieder dem Prämien- und Steuerzahler aufzubürden. Pikant: Die europäischen Verkehrsminister wollen sich des Problems annehmen – per Videokonferenz. Warum denn die unzähligen Geschäftsreisen mit dem Flugzeug? Die heutige Luftfahrtindustrie ist zu einem modernen Turm zu Babylon geworden, mit demselben, voraussehbaren Ende. Es kann doch nicht richtig sein, dass die Sicherheit unserer Versorgung derart einseitig vom Funktionieren der Luftfahrt abhängig sein soll. Es kann nicht richtig sein, wenn die Existenz ganzer Staaten fast ausschliesslich vom Flugtourismus abhängig ist. Es darf doch nicht sein, dass die Existenz von Coop davon abhängt, Rosen aus Afrika (!) mit dem Flugzeug in die Schweiz zu bringen. Leider ist zu bezweifeln, dass das vulkanische Menetekel an der Wand, gelesen, verstanden und verhaltenswirksam wird. Sowenig, wie die Finanzkrise in den Köpfen der Manager ein Umdenken bewirkt hat. Statt Alternativen zu suchen, die schon allein wegen der Klimaveränderung notwendig wären, wirft man den Behörden vor, sie würden die Sicherheitsbelange übertreiben und machen Alarmismus. Und so wird denn fleissig nach Argumenten gesucht, um die wahren Ursachen des Debakels vergessen zu machen. Bis zur nächsten Katastrophe.

## BAZL fordert eine UVP – Airport versucht diese zu umgehen

Die Reihe der Baugesuche zum Ausbau der Flughafeninfrastruktur reisst nicht ab und verdeutlicht die – bisher erfolglose – Strategie der AAAG, das kürzlich in «People's Business Airport St.Gallen-Altenrhein» umgetaufte private Flugfeld Schritt um Schritt zu einem leistungsfähigen Regionalflugplatz ausbauen zu wollen. Notfalls auch unter Umgehung der geltenden Gesetze.

Jüngstes Beispiel ist das Plangenehmigungsgesuch vom August 2009 zur Erweiterung des Fliegermuseums, welches den Neubau des Museumshangars inklusive Konferenz- und Büroräumen beinhaltet sowie den Bau 50 zusätzlicher Parkplätze. Auf den öffentlich aufliegenden Projektplänen waren die Parkplätze allerdings nicht eingezeichnet. Auch bestanden Zweifel zu den Angaben über das Total der bereits bestehenden Parkplätze. Aufgrund der eingegangenen Einsprachen sah sich das BAZL am 31.12.2009 gedrängt, von der Flugplatzhalterin die Sistierung des Baugesuchs zu verlangen. Grund: Weil die Gesamtparkplatzzahl über der erlaubten Grenze von 500 zu liegen käme, sei zuerst eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu erstellen, welche vorgängig öffentlich aufgelegt werden müsse (vgl. Brief).

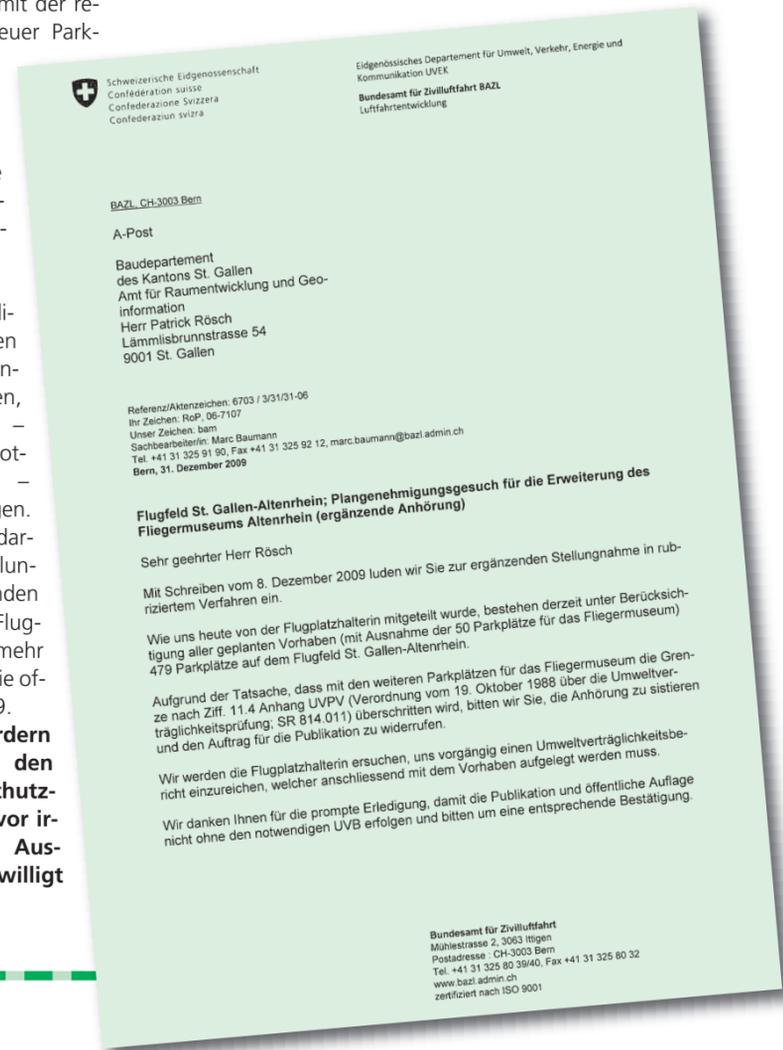
### Wieder ein neues Trickli

Umso mehr erstaunte, dass kurz darauf das Projekt zurückgezogen wurde und schon Mitte Februar ein neues, total identisches Baugesuch eingereicht wurde, allerdings mit nur noch 20 neu zu bauenden Parkplätzen. Die Absicht der Flugplatz-

besitzerin war klar: mit der reduzierten Anzahl neuer Parkplätze sollte die UVP-relevante Grenze knapp unterschritten werden und somit auch die Pflicht zur Ausarbeitung eines Umweltverträglichkeitsberichts.

Dieses fragwürdige Vorgehen werden wir mit unserer Einsprache durchkreuzen, um die überfällige – auch vom BAZL als notwendig erachtete – UVP zu erzwingen. Nicht zuletzt auch darum, weil private Zählungen der bestehenden Parkplätze auf dem Flugfeld wesentlich mehr Plätze ergaben, als die offiziell genannten 479.

**Im Weiteren fordern wir einmal mehr den Bau von Schallschutzvorrichtungen, bevor irgendein weiteres Ausbauprojekt bewilligt werden darf.** ■



## Toller Erfolg: Standläufe werden eingeschränkt – Nun müssen Schallschutzboxen her!

Die penetranteste Lärmquelle auf dem Flugfeld Altenrhein sind die häufigen Standlaufstarts, die bis jetzt immer ohne Schallschutzvorrichtungen auf freiem Feld und praktisch zu allen Tageszeiten bis weit in die Nacht hinein durchgeführt werden. Durch die Zunahme des Privatjet-Verkehrs der letzten Jahre hat sich die Belästigung noch verstärkt.

Zudem verkehren in Altenrhein seit einigen Jahren ausgediente Hunter-Militärjets, die im Fliegermuseum stationiert sind und von Hobbypiloten nach Belieben ausgeflogen werden. Der ohrenbetäubende Lärm dieser ausrangierten Flugapparate belästigt die Anwohner Altenrheins nicht nur bei den Starts und Landungen, sondern auch während den ausgedehnten Triebwerktests.

Die Flugfeldbesitzerin, die Airport Altenrhein AG (AAAG), hat sich bisher stets mit allen Mitteln gegen den Erlass wirkungsvoller Lärmschutzmassnahmen gewehrt.

Zwei besonders engagierten Altenrheimern ist es nun zu verdanken, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das Betriebsreglement des Flugfeldes in einem ersten, viel versprechenden Schritt anpassen lässt und die Anzahl der Hunter-

Standläufe auf maximal fünf pro Jahr begrenzt. Die Standlauf-Betriebszeiten werden ebenfalls stark eingeschränkt, nämlich auf Montag bis Freitag zwischen 14.00 und 16.00 Uhr.

### Standläufe nur in Schallschutzboxen!

Trotz dieses ersten positiven Schritts reicht uns diese Verbesserung der Lärmsituation natürlich bei weitem nicht. So fordern wir weiterhin vehemen-

ment, dass alle Standläufe in abgeschirmten Boxen durchgeführt werden müssen, um die Belästigung der Anwohner auf ein absolutes Minimum zu begrenzen. Weiter verlangen wir, dass alle Motorenstandläufe, auch jene der Privatjets und Propellermaschinen, in Anzahl und Betriebszeit eingeschränkt werden. Wir sind daran, unsere Forderungen zur Änderung des Betriebsreglements zu formulieren und werden sie nächstens beim BAZL einreichen.

Auf dem Flughafen Zürich-Kloten musste der Bau von Schallschutzanlagen durch das Bundesverwaltungsgericht durchgesetzt werden (siehe Beitrag auf Seite 2). Es ist zu hoffen, dass es in Altenrhein nicht so weit kommen muss. ■



Hunter-Militärjet

## Flugzeuge erwärmen Arktis

Der Flugverkehr trägt zwischen vier und acht Prozent zur Klimaerwärmung bei. Das entspricht in etwa einem Temperaturäquivalent von 0,03 bis 0,06 Grad Celsius auf der ganzen Welt. Zu diesem Schluss kommen Forscher der Stanford University in Palo Alto beim jährlichen Treffen der American Geophysical Union.

Die Analyse der Atmosphärenforscher hat allerdings noch ein weitaus dramatischeres Bild für die Nordpol-Region gezeigt. Denn in dieser sensiblen Zone ist Flugverkehr für 15 bis 20 Prozent an der Erwärmung verantwortlich. Das könnte für einen Wechsel in der Beurteilung des Flugverkehrs in den Klimaschutz führen.

### CO<sub>2</sub>-Steuer prüfen

Studien in Europa haben gezeigt, dass Regierungen nun ernstlich darüber nachdenken, eine CO<sub>2</sub>-Steuer auf den Flugverkehr zu erheben. Bisher haben Studien nur geschätzt, welche Auswirkungen die kommerzielle Luftfahrt auf das Klima hat.

Die aktuelle Untersuchung von Mark Jacobson hat erstmals Emissionsdaten von 2004 bis 2006 verwendet, um die Auswirkungen auf das Klima zu untersuchen. Dazu wurde ein Modell der Emissionen erstellt, das den Einfluss auf die atmosphärische Zusammensetzung, die Bewölkung sowie die physikalischen Eigenschaften von Emissionen berücksichtigt. ...» ■

(St. Galler Tagblatt, 28.12.2009)

### STICHWORT

(Der Rheintaler; 20. März 2010)

## Flugplatz mit Ambitionen

Seit vielen Jahren hat das Rheintal einen Flugplatz. Wer von diesem Flugplatz spricht, nennt ihn auch so. Doch Flugplatz klingt unzeitgemäss und überhaupt nicht nach dem Mittelpunkt der Welt. Dabei ist unser Rheintal mindestens das Herz Europas!

Besser klingt «Airport St. Gallen Altenrhein» – das tönt nach Stadt und wirklich gutem Renommee. Inzwischen ist jedoch auch Airport nicht mehr gut genug. Jetzt heisst der Flugplatz «People's Business Airport St. Gallen Altenrhein».

Bevor wir aber ganz abheben: Werfen wir mal einen Blick in einen Text des Bundesamtes für zivile Luftfahrt. Dieses kündigte zwei Bauten auf dem People's Business Airport an und nannte diesen Airport schlicht und unergreifend ... – Flugfeld.

Muss der stolze Airport also auf Feld 1 zurück? Natürlich nicht! Der «People's Business Airport» darf sich weiterhin getrost so nennen, denn der Name nimmt vorweg, was sich die Wirtschaft von dem Flugplatz wünscht: Mehr Sein als Schein. ■

Gert Bruderer  
bruderer@rdv.ch

### LESERBRIEF

(St. Galler Tagblatt; 6. April 2010)

## Schweizer Denglisch

«Schengen verlangt Ausbau», 27.3.2010

People's Business Airport St. Gallen-Altenrhein – die Bezeichnung muss man sich auf der Zunge zergehen lassen, das krude Schweizer Denglisch feiert einen neuen Triumph! Warum lassen sich die Verantwortlichen bei solchen Benennungen nicht mal von Sprachkundigen beraten, wenn es denn schon Englisch sein muss? Nach meinen Schulenglischkenntnissen müsste man den Namen übersetzen mit «Völker-Geschäftsflughafen» («people» in der Bedeutung «Volk» oder «Leute» ist immer im Singular) oder vielleicht – ganz grandios – «Geschäftsflughafen der Völker». Ist das wirklich so gemeint?

Vielleicht fehlt aber der Apostroph in «people's» und gemeint wäre «People's Business Airport», d.h. «Geschäftsflughafen des Volkes» oder «Volks-Geschäftsflughafen»?

Was wohl ein Engländer denkt, der in Altenrhein landet? ■

Winfried Mali  
9000 St. Gallen



### Unglaublich, aber Realität in Altenrhein:

Was auf dem Flughafen Zürich-Kloten vom Bundesverwaltungsgericht verboten worden ist, wird auf dem Flugfeld Altenrhein (Foto) weiterhin unbehelligt praktiziert:

Privat-Jets lassen ihre Düsentriebwerke täglich im Freien und ohne Lärmschutzvorrichtungen warmlaufen und verbreiten den ohrenbetäubenden Lärm ungehindert ins weite Umland. Leidtragende sind die lärm- und schadstoffgeplagten Anwohner – und die Umwelt, die mit den schädlichen Abgasen zurechtkommen muss.

### Flughafen Zürich:

## Unique muss Schallschutzanlage für Triebwerktests bauen

Das Bundesverwaltungsgericht hat der Flughafenbetreiberin die Frist von einem Jahr gesetzt.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hatte Unique im April 2009 verpflichtet, ohne Verzug für den Neubau einer Schallschutzanlage für Triebwerkstandläufe zu sorgen. Dem Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sei ein Plangenehmigungsgesuch zu unterbreiten und die Anlage dann schnellstmöglich zu erstellen. Gleichzeitig setzte das BAZL dem Flughafen eine Frist, ab der ausserhalb der Schallschutzanlage keine Triebwerktests mehr durchgeführt werden dürfen. Den massgeblichen Zeitpunkt setzte es auf ein Jahr der definitiven Rechtskraft des provisorischen Betriebsreglements für den Flughafen Zürich fest.

Eine entsprechende Beschwerde ist gegenwärtig noch beim Bundesverwaltungsgericht hängig. Die Beschwerde von Unique gegen die verlangte Erstellung der Schallschutzanlage haben die Richter in Bern nun abgewiesen. Die Flughafenbetreiberin hatte erfolglos argumentiert, die falsche Adressatin der Auflage zu sein. Die Pflicht

zur Erstellung der neuen Schallschutzanlage liege bei den Lärmverursachern, also bei der SR Technics und der Swiss.

Gemäss dem Urteil wurde Unique vom BAZL jedoch zu Recht in die Pflicht genommen. Da das Projekt zu den Flugplatzanlagen zählt und damit in die Verantwortlichkeit von Unique fällt. Die Anordnung vom BAZL sei auch verhältnismässig, da die Triebwerkstandläufe starken Lärm verursachen würden. Das Interesse der Bevölkerung rund um den Flughafen an einer Eindämmung der Lärmimmissionen – besonders während der Nacht – sei höher zu gewichten als die Interessen von Unique. Schliesslich sei auch die vom BAZL gesetzte Frist nicht zu beanstanden.

Das Projekt sei schon seit Jahren hängig und ertrage keine weiteren Verzögerungen mehr. Da bereits konkrete Pläne vorhanden seien, dürfte Unique in der Lage sein, innert Frist für eine geeignete Anlage zu sorgen. ■

(Urteil A-3042/2009 vom 3.9.2009)  
Tagesanzeiger, 12.9.2009

### Studie belegt:

## Fluglärm macht krank

In Deutschland gibt es nun den wissenschaftlichen Beweis: Das Leben in der Flugschneise führt zu wesentlich mehr Herzproblemen. Das ist politische Munition für alle Fluglärmgegner.

Der aktuelle Artikel im Nachrichtenmagazin «Spiegel» macht Furore: Erstmals hat ein deutscher Forscher Krankenkassendaten von über einer Million Flughafenanwohnern rund um den Flughafen Köln/Bonn ausgewertet und alarmierende Ergebnisse zutage gefördert.

Danach haben zum Beispiel über 40-jährige Frauen, die tagsüber einer Fluglärmbelastung von 60 Dezibel und mehr ausgesetzt werden, ein fast doppelt so hohes Risiko, wegen einer Herz-Kreislauf-Erkrankung in einer Klinik behandelt werden zu müssen, als Frauen aus Wohngebieten ohne Fluglärm. Bei Männern dieser Altersklasse steigt das Erkrankungsrisiko um 69 Prozent. Bei Frauen wurden zudem höhere Risiken für Brustkrebs und Leukämie in Fluglärmgebieten festgestellt.

60 Dezibel sind dabei noch nicht einmal besonders laut, lebhaftes Gespräch in einem Restaurant kommen auf einen ähnlichen Schallpegel. Ein Presslufthammer liegt mit 120 Dezibel knapp unterhalb der Schmerzgrenze, bei einem startenden Düsenjet – 130 Dezibel – hält sich jeder die Ohren zu. Aber um langfristig gesundheitliche Schäden zu verursachen, genügt offenbar bereits ein niedrigeres Lärmniveau, wenn es dauerhaft stresst. ■

## Mitgliederbeitrag 2010

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. Brüsche

I. Brüsche, Kassierin

Unsere Mitgliederbeiträge bleiben auch dieses Jahr unverändert und betragen:

**Einzelmitglied: Fr. 30.–**  
**Familienmitglieder: Fr. 40.–**  
**Kollektivmitglieder: ab Fr. 100.–**

PC-Konto 90-20176-8

Vielen Dank  
für Ihre wertvolle Unterstützung!

## Pfui!

Was hat sich DIE POST dabei nur gedacht?

Wahrscheinlich gar nichts. Sicher nicht an die Umwelt und an die Bevölkerung, die schon viel zu viel Fluglärm ausgesetzt ist.

DIE POST

Schenken Sie  
**ERLEBNISSE & EVENTS**

Helikopter Schnupperflug



#### Information

- Helikopter selber fliegen
- Fluglehrer Begleitung
- kurze Theorie
- Typ: Schweizer 300 C
- Flugzeit ca. 40 min
- Zertifikat als Andenken
- Start: Bern Belp

510.–

Gutschein-Box am  
Postschalter bestellbar!

### Hinweis:

**Die nächste AgF-HV findet am 18. Mai 2010 um 19.30 Uhr im Hotel/Restaurant Rosengarten in Rorschach statt.**

Im Anschluss an den statutarischen Teil folgt ein politisches Referat von:

**GP-Nationalrätin  
Marlies Bänziger,  
Präsidentin des SSF**

Die Traktanden und weitere Informationen finden Sie auf der beiliegenden Einladung.

Weitere Informationen finden Sie unter:

[www.agf-altenrhein.ch](http://www.agf-altenrhein.ch)