

## EDITORIAL

### Undurchsichtiges Spiel

Offiziell verneint heute die Besitzerin des privaten Flugfeldes Altenrhein ein Interesse an der Konzessionierung zu einem Regionalflugplatz, für welche sie früher über Jahre hinweg erfolglos viel Geld und Energie hineingesteckt hatte. Die Ausweitung der Linienflüge ab Altenrhein war lange Zeit ganz zu oberst auf der Prioritätenliste. Irgendwie nahm man der Flugplatzleitung deshalb diesen plötzlichen Meinungsumschwung nicht ab.

Nun wird langsam klar, was zur vermeintlichen Kehrtwende in der Ausrichtung des Geschäftskonzeptes geführt haben könnte. Die «Teilrevision 1+» des Luftfahrtgesetzes zeigt unter anderem auf, wohin die Reise gehen könnte. Wenn es nach den Vorstellungen des Bundesrats bzw. des BAZL/UVK ginge, dürften Flugfelder in der Schweiz schon bald mit einem «Flugzulassungszwang» betraut werden, sofern sie über die nötige Infrastruktur verfügen. Eine absolut gefährliche und verhängnisvolle Neuerung. Dann wird nicht mehr massgebend sein, ob das Flugfeld die Betriebskonzession zum Regionalflugplatz erhalten hat, wie es bis heute Voraussetzung war für den Betrieb von Flugplätzen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, sondern der Ausbau-Standard der Flughafeninfrastruktur eines Flugfeldes. Hauptgrund, warum Altenrhein nicht konzessioniert worden ist, lag ja bekanntlich am strikten Nein Österreichs während des Konzessionsverfahrens.

Die Vorgeschichte macht deutlich, dass diese Teilrevision subtil und von langer Hand vorbereitet worden ist. Das Vorgehen hätte zwar nach Drehbuch geheim gehalten werden sollen. Trotzdem wurde bekannt, dass bereits im Januar 2012 sämtliche nationalen Aviatikkreise durch das BAZL zu einem «Workshop» nach Bern eingeladen wurden, «... um erste Eindrücke zu vermitteln und Verständnisfragen zu klären». Den Teilnehmern wurde anschliessend zwei Monate Zeit gegeben, Stellungnahmen einzureichen.

Ein höchst seltsames Vorgehen im Gesetzgebungsprozess der Schweiz, wo Vorvernehmlassungen unter Ausschluss der Öffentlichkeit – wie in diesem Fall – nichts zu suchen haben!

### SUST-Schlussbericht kritisiert scharf:

## Die Rambos von Altenrhein

Zivil eingetragene Kampffjets sind eine Gefahr – besonders wenn sie Tempolimiten nicht einhalten. Das macht der am 7. Juli 2015 veröffentlichte Untersuchungsbericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) zur Fast-Kollision vom 14. Juni 2012 zwischen einem Hunter-Kampffjet des Fliegermuseums Altenrhein und einem Geschäftsjet deutlich.

Der Beinahe-Crash ereignete sich über Schöpfheim (LU), als sich ein auf dem Weg nach Neapel befindender Geschäftsjet mit einem in Emmen LU gestarteten ehemaligen Hunter-Kampffjet der Schweizer Armee gefährlich nahe kamen. Während die Besatzung des Geschäftsfliegers aufgrund des Alarms ihres Kollisionswarnsystems sofort den Kurs änderte, merkte hingen-

## Vernehmlassung zur «Teilrevision 1+» des Luftfahrtgesetzes

# Mit Zulassungszwang zu neuen Linienflügen?

Das vom Bundesrat genehmigte Objektblatt IIC des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für Altenrhein bestimmt, dass der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein ein privates Flugfeld bleibt und bei einem Ausbau des Linienverkehrs zu konzessionieren sei, was nur im Einvernehmen mit Österreich erfolgen soll.

Mit diesem Beschluss beendete der Bundesrat 2011 das jahrelange Tauziehen um eine geplante Konzessionierung Altenrheins zu einem Regionalflugplatz und liess nicht nur die Umweltorganisationen, sondern weite Bevölkerungskreise im Einzugsgebiet des Flugplatzes aufatmen. Denn die Bedrohung durch eine unkontrollierte Ausweitung des Flugverkehrs in Altenrhein war erst einmal vom Tisch. Die – wenn auch geringen – Mitspracherechte der Bevölkerung blieben erhalten, denn auch künftig kann sie, beziehungsweise der Kanton mitbestimmen, in welche Richtung die Entwicklung gehen soll. Ganz anders wäre dies bei einer Konzessionierung, wo nur noch Bern oder Brüssel das Sagen gehabt hätten und den Flugplatzbesitzern das Enteignungsrecht übertragen worden wäre.

### → Teilrevision des LFG sieht Zulassungszwang für Flugfelder vor

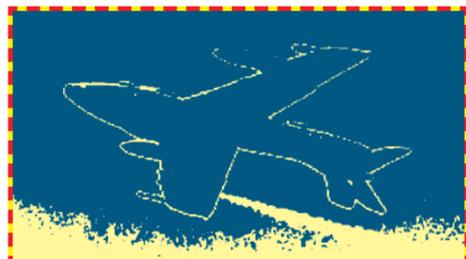
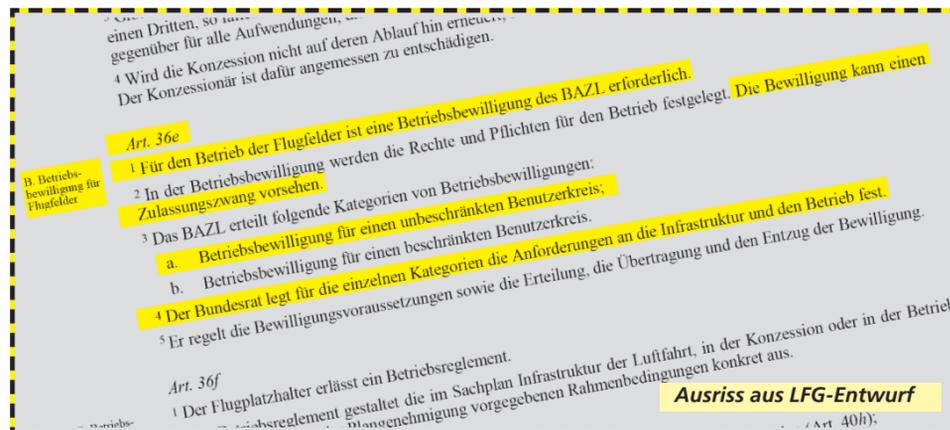
Am 5. Juni 2015 eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zur «Teilrevision 1+» des Luftfahrt-

gesetzes (LFG). Was als harmlose Gesetzesänderung daherkommt, entpuppt sich beim genaueren Hinsehen als massive Umkrempelung der bisher geltenden Ordnung. Im geltenden LFG ist in Art. 36a festgelegt, dass zum Betrieb von Flugplätzen, die dem öffentlichen Verkehr dienen (bzw. Linienflüge anbieten), eine Betriebskonzession erforderlich ist. Wie oben ausgeführt, blieb Altenrhein diese Konzession bisher verwehrt, womit bis auf weiteres keine zusätzlichen Linienflüge angeboten werden dürfen.

Im neu geschaffenen Art. 36e gemäss Revisionsentwurf geht es um die Betriebsbewilligung für Flugfelder, für die das BAZL neuen «Zulassungszwang» vorsehen kann. Voraussetzung ist, dass das Flugfeld über die

entsprechende Infrastruktur verfügt. Für Altenrhein würde dies bedeuten, dass das BAZL via Betriebsbewilligung das Flugfeld mit Zulassungszwang versehen könnte und so über die Hintertüre neue Linienflüge ermöglichen würde. Damit würde auf «legalem» Weg das bisher geltende – faktische – Linienflug-Moratorium gemäss SIL gesprengt. **Ein Horror-Szenario, das es zu verhindern gilt!**

Die Vernehmlassungsfrist läuft noch bis Ende September. Wir werden in unserer Stellungnahme diese – gerade für Altenrhein – verhängnisvollen Änderungen in aller Form zurückweisen und unsere Verbündeten dies- und jenseits des Rheins schon heute mobilisieren. ■



gen die Hunter-Crew auf ihrem Sichtrundflug (!) die gefährliche Annäherung nicht. Und dies erst noch mit der viel zu hohen Geschwindigkeit von 720 km/h. Erlaubt gewesen wären gerade mal 460 km/h, gemäss Richtlinie des BAZL von 2004 für ehemalige Kampfflugzeuge.

### BAZL in der Kritik

Die SUST ortet in ihrem Schlussbericht dringenden Handlungsbedarf im Umgang mit zivil genutzten Kampffliegern, da sich die Betreiber der Flugzeuge systematisch nicht an die Geschwindigkeitslimiten gehalten hätten. Dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL wirft die SUST vor, das Problem bisher vernachlässigt zu haben. Die Risiken seien durch die Betreiber und die Aufsichtsbehörde BAZL unterschätzt worden.

Nach dem Beinahe-Zusammenstoss von 2012 musste das BAZL reagieren: es entzog den beiden beteiligten Hunter-Piloten die Lizenz für einen bzw. drei Monate. Weil diese den Entscheid anfochten, ist der Fall zurzeit vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVG) hängig. Nur ein Jahr später wurde einem weiteren Piloten die Hunter-Berechtigung wegen Tempolimitüberschreitungen in drei Fällen per sofort und auf unbestimmte Zeit entzogen. Auch dieser Fall ist vor dem BVG hängig.

Das Problem liesse sich ganz einfach lösen, indem es für ausrangierte Militärjets am Schweizer Himmel grundsätzlich keinen Platz mehr geben darf! Als Ausstellungsobjekte im Fliegermuseum stellen sie hingegen kein Problem dar. ■

## Flugshows gehören abgeschafft!

Gleich zwei Flugzeugabstürze bei Flugshows machten am zweitletzten August-Wochenende traurige Schlagzeilen. Am Samstag, 22. August stürzte an einer Flugshow in Shoreham an der südenglischen Küste ein Kampffjet bei einer Flugvorführung auf eine viel befahrene Hauptstrasse und forderte bis zu 20 Tote. Der schwer verletzte Pilot des historischen Hawker Hunter-Militärjets – Baujahr 1951 – habe einen Loop versucht, als die Maschine abgestürzt sei. Beim 51-jährigen Mann handle es sich um einen Airbus-Captain bei British Airways und erfahrenen Militärpiloten mit langjähriger Erfahrung als Kunstflieger.

Am Sonntag, 23. August 2015 sind bei den Dittinger Flugtagen in Baselland zwei Leichtflugzeuge kollidiert und über dem Wohngebiet abgestürzt. Dabei kam ein Pilot ums Leben. Die Folgen hätten aber viel verheerender sein können. Nur durch grosses Glück stürzten die Flugzeuge nicht auf ein bewohntes Haus, im Dorf kam niemand zu Schaden. 2005 hatte sich an den Flugtagen bereits ein Flugunfall ereignet, bei welchem ein Toter zu beklagen war.

### Keine Flugshows mehr in Altenrhein

Einmal mehr wird der Unsinn solcher Veranstaltungen deutlich. Und es ist höchste Zeit, dass diese Mensch und Umwelt belastenden Flugvorführungen abgeschafft werden. So wie in Altenrhein, wo die letzte gross angekündigte Airshow «BAS 08» – auf massiven öffentlichen Druck hin – zuerst verschoben und dann 2010 ganz abgesagt werden musste. Die letzte Flugshow liegt hier bereits über 12 Jahre zurück, und es ist nicht vorstellbar, dass je wieder Flugshows durchgeführt werden. ■

## Ausdehnung der Hindernisbeschränkungen

Das BAZL hat im Juni 2015 betroffene Regionsgemeinden eingeladen, bis Ende August Stellung zu nehmen zu geplanten Anpassungen des SIL-Objektblattes IIC für Altenrhein in Zusammenhang mit der Ausdehnung der Zone mit Hindernisbeschränkungen.

Auf dem gültigen SIL-Objektblatt ist dieses «Gebiet mit Hindernisbeschränkung» relativ eng um das Flugplatzgebiet festgelegt. Neu soll diese Zone auf einen Umkreis mit Radius 5 km (!) vergrössert werden. Begründet wird dies vom BAZL damit, dass im Jahre 2013 für das Flugfeld Altenrhein ein neuer Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) in Kraft getreten sei, welcher die An- und Abflugwege im Sinne eines sicheren Flugbetriebs vor Hindernissen schützt.

Dieses Vorhaben stiess nicht bei allen angeschriebenen Gemeinden auf Zustimmung. Eggersriet hat kein Verständnis für diesen Schritt und befürchtet mehr Fluglärm aufgrund der internationalen Bestimmungen. Es sei unverständlich, wie man eine Höhenbegrenzung machen könne, obwohl die Hanglage bereits eine solche darstelle.

Auch die Standortgemeinde Thal findet nichts Gutes an diesem Schritt und benutzt die Gelegenheit, ihre klare Ablehnung gegen jeglichen Ausbau in Altenrhein kund zu tun. Pistenverlängerung und Flugplatzausbau lehnt sie klar ab und fordert gleichzeitig eine Lärmreduzierung. Dabei verweist sie auf die im Jahre 2001 durch die Uni St. Gallen durchgeführte Studie, welche eine klar ablehnende Haltung der Bevölkerung gegenüber jeglicher Flugverkehrszunahme sichtbar machte.

Die ebenfalls betroffene Gemeinde Rorschacherberg nahm keine Stellung. ■



**Yvonne Gilli (bisher)** **Liste 11.01**  
**Nationalrätin GRÜNE**  
**und Ständeratskandidatin** 9500 Wil

## Fluglärm macht krank

**Die beste Medizin ist die Prophylaxe! Sie heisst weniger Fluglärm ohne Altenrhein.**

Vielleicht tönt das sogar für Sie provokativ, aber ich meine es ernst. Mehrere Flughäfen in einem Radius von weniger als hundert Kilometern lassen sich nicht rechtfertigen. Dass Friedrichshafen in Deutschland und Altenrhein in der Schweiz liegt, macht die Sache für lärm-betroffene AnwohnerInnen nicht besser.

**Der Körper gewöhnt sich nicht an Lärm. Das hat die Wissenschaft längst bewiesen.**

Der Körper reagiert auf Lärmpegel ab 40 dB mit Schlafstörungen, Bluthochdruck und veränderter Herzfrequenz. Dabei werden auch Menschen krank, die sich nicht gestört fühlen. Nimmt die Lärmbelastung um 5 dB zu, steigt das Risiko für Bluthochdruck um 5%. Steigt der Lärmpegel um 10 dB, erhöht sich das Risiko für einen Herzinfarkt oder Schlaganfall um 10%. Die gesundheitlichen Folgen von Lärm kosten uns Milliarden. Jeden Tag sind in der Schweiz 1.2 Millionen Menschen über den geltenden Grenzwerten belastet, jede Nacht 700'000. ■



**Thomas Schwager** **Liste 11.02**  
**Kantonsrat GRÜNE** 9016 St.Gallen

## BilligAir ist ungerecht

Über den Wolken soll die Freiheit grenzenlos sein, heisst es. Immer mehr Menschen nehmen sich diese Freiheit. An einen rentablen Betrieb der Fernreisezüge ist kaum noch zu denken. Verschiedene Nachtzugverbindungen wurden darum auch aufgehoben.

Mit den steigenden Verkehrszahlen wächst der Druck auf höhere Kapazitäten der Flughäfen. Der Streit über eine gerechte Verteilung des Fluglärms um Zürich dauert nun schon bald Jahrzehnte. Regionalflyer sind nicht zuletzt dank der tieferen Landegebühren für BilligAir interessant. Die Ostschweiz verfügt mittlerweile bereits über drei leicht erreichbare Flugplätze: Zürich, Friedrichshafen und Memmingen. Altenrhein muss bleiben, was es ist: Ein Flugfeld mit eingeschränktem Betrieb. Ein weiterer Ausbau gilt es zu verhindern. Danke für Ihr Engagement für die Aktion gegen Fluglärm!

Das immer und überall immer BilligAir muss nicht nur im Flugverkehr aufgehoben werden. Wir brauchen mehr Gerechtigkeit, und das gibt es nicht zum Billigtarif. ■



## Lärm und Klimagase

An vielen Orten wehrt sich die Bevölkerung gegen den stetig zunehmenden Fluglärm. Gerade die Ostschweiz wird in letzter Zeit immer stärker durch den Flugbetrieb des Flughafens Zürich beschallt. Aber auch kleine Flughäfen liegen im Trend und bauen deshalb ihre Kapazitäten aus. Der Flugplatz Altenrhein ist ein gutes Beispiel, wie über den Ausbau des Angebots die Nachfrage gesteigert wird. Daraus werden neue Sachzwänge konstruiert wie Anpassungen bei Gebäuden, Flugpisten oder der Konzessionierung. Die Lärmbelastung für die BewohnerInnen der ganzen Region nimmt so stetig zu. Lärm ist mittlerweile zu einem der grössten Stressfaktoren und Ruhe zum raren Luxusgut geworden. Schädlich ist aber auch der Klimagasausstoss des Flugverkehrs. Die Klimabelastung pro Kilometer ist deutlich höher als bei jedem anderen Transportmittel. Trotzdem ist Flugkerosin von Steuern befreit, von der CO<sub>2</sub>-Abgabe sind absurderweise sowieso alle Treibstoffe ausgenommen. Im November tagt in Paris die grosse UN-Klimakonferenz. Sie hat zum Ziel, den Klimagasausstoss weltweit drastisch zu reduzieren und die vom Klimawandel am stärksten be-



**Claudia Friedl (bisher)** **Liste 9.02**  
**Nationalrätin SP** 9000 St.Gallen

troffenen Länder – meist Entwicklungsländer – bei Schutzmassnahmen zu unterstützen. Dazu werden schätzungsweise 100 Milliarden Dollar pro Jahr benötigt. Das braucht neue Finanzierungsquellen. Eine davon ist die weltweite Einführung einer Kerosinabgabe. Das wäre auch ein erster Schritt, die Kostenwahrheit beim Verkehr zu verbessern und damit den ständig wachsenden Flugverkehr einzudämmen. Ein Lichtblick für die vom Fluglärm geplagten Regionen. ■

## Eidgenössische Wahlen vom 18. Oktober 2015

# AgF-Vertretung in Bern stärken!

Am 18. Oktober wählen wir unsere Vertreterinnen und Vertreter ins Eidgenössische Parlament nach Bern. Wie wir wählen, ist entscheidend dafür, in welche Richtung sich die Verkehrs- und Umweltpolitik in den nächsten vier Jahren entwickeln wird.

Als regionaler Umweltschutzverein sind wir von der **Aktion gegen Fluglärm AgF** darauf angewiesen, auf möglichst viele Parlamentarierinnen und Parlamentarier in Bern zählen zu können, die unsere Probleme kennen und für unsere Anliegen kämpfen. Gerade in einer Zeit, wo Umweltpolitik einen schweren Stand hat, kommt der Stärkung der Umweltschweizer in Bern grösste Bedeutung zu.

Der nach wie vor rasant wachsende Flugverkehr beeinträchtigt durch die zunehmende Lärm- und Luftbelastung immer grössere Gebiete unseres Landes. Es ist nicht damit getan, neue Start- und Anflugrouten festzulegen, um die Flugemissionen gleichmässig auf möglichst

viele Menschen zu verteilen. Das Problem muss grundsätzlich angegangen werden, so wie es zum Beispiel unsere zur Wahl stehenden Kandidatinnen und Kandidaten aus dem Kanton St.Gallen in ihren Textbeiträgen aufzeigen.

Sie – wir alle – haben es am 18. Oktober in der Hand, durch die Teilnahme an den Wahlen unseren politischen Einfluss in Bern zu verstärken. Das können Sie zum Beispiel tun, indem Sie diesen fünf ausgewiesenen Umweltpolitikerinnen und -politikern ihre Stimme geben – am besten **schreiben Sie diese Namen 2 x auf Ihren Wahlzettel**. Es sind alles AgF-Mitglieder, die sich bereits mit Herzblut für unsere Anliegen und Ziele stark gemacht haben und Gewähr bieten, dass sie – im Falle einer Wahl – ihren Worten auch Taten folgen lassen werden.

**Unsere Kandidatinnen und Kandidaten wünschen wir von Herzen, dass sie alle den Sprung nach Bern schaffen werden.**



**Barbara Gysi (bisher)** **Liste 9.01**  
**Nationalrätin SP** 9500 Wil

## Kostenwahrheit im Flugverkehr verbessern: Kerosin endlich besteuern

*Der Flugverkehr wird finanziell begünstigt und trägt seine Kosten bei weitem nicht. Profiteure sind die privaten Flughäfen und Airlines, das Nachsehen haben die Steuerzahlenden.*

Die Abgaben der Airlines für Umweltschäden sind lächerlich klein. Gerade mal durchschnittlich Fr. 11.30 pro Flugbewegung beträgt die Schadstoffgebühr für Starts und Landungen. Für die gesundheitlichen Auswirkungen von Schadstoffausstoss und Lärmbelastung gibt es keinerlei Abgaben. Im Gegenteil, die Palette der Begünstigung der Fliegerei ist vielfältig, etwa Mitfinanzierung von Sicherheitsmassnahmen. Finanziell happig ist die Steuerbefreiung des Flugbenzins. Im Gegensatz zum motorisierten Strassenverkehr, wird Kerosin nicht besteuert. Damit entgehen dem Bund Einnahmen von rund 1,5 Milliarden jährlich. Viel Geld, das der Bundeskasse zur De-

ckung der direkten und indirekten Kosten des Flugverkehrs fehlt. Der Bundesrat legt im November 2015 ein Abbaupaket vor, in dem bis 2018 insgesamt 2,5 Milliarden Franken jährlich wiederkehrend weggespart werden. Die Besteuerung des Flugbenzins ist dringend.

Fliegen ist unbestrittener Massen viel zu billig. Wenn der Flug von Genf nach Madrid weniger kostet, als das Zugbillett aus der Ostschweiz nach Genf, ist das grotesk und setzt falsche Anreize. Darum muss auch aus ökologischen Gründen Kerosin endlich besteuert werden. Die SP hat dies mit einer Motion gefordert und in diversen Vorstössen angesprochen. Sobald der Aktionsplan zur Strategie Nachhaltige Entwicklung 2012–2015 in diesem Jahr überprüft wird, werden wir wieder aktiv. ■

### Spendenaufzuruf

Die Ereignisse rund um das Flugfeld Altenrhein zwingen uns immer wieder, rechtliche Schritte einzuleiten, seien es Strafanzeigen oder Einsprachen gegen rechtswidriges Vorgehen bei Bauvorhaben oder beim Flugbetrieb, wie Sie auch dieser FLAB entnehmen können. Dies belastet unser Budget, auch wenn wir diesen Weg sehr zurückhaltend wählen. Weil bei aller Vorsicht der Ausgang solcher Verfahren nie vorhergesehen werden kann, müssen wir über gewisse finanzielle Reserven verfügen. Wir sind darum auf Ihre Spende angewiesen.

*Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Unterstützung.*

**PC-Konto: 90-20176-8**

## Dass ich politisiere, hat auch mit der AgF zu tun!

Ich bin der Ansicht, dass Lärm eine der grössten Belastungen für die Gesundheit ist. Oft wird dieser Stress erst wahrgenommen, wenn die Fakten nicht mehr zu ändern sind. Der AgF bin ich aus einem einfachen Grund beigetreten: «Wehret dem Ausbau». Sassen Sie schon einmal auf einer der idyllischen Terrassen am nördlichen Bodensee-Ufer? Und mussten das Gespräch für mehrere Minuten unterbrechen, weil ein Flugzeug in Altenrhein startete oder landete? Es gibt tausende Menschen in der Umgebung des Flughafens, die dies tagtäglich mehrmals erleben.

Trinke ich selbst Wein und predige Wasser? In meinem Leben bin ich dreimal interkontinental mit dem Flugzeug geflogen. In Europa reise ich konsequent und gern mit dem Zug. Es ist kein Müssen. Kaum aufwendiger die Planung und welches Glück, ohne lange Wartezeiten nah beim gewünschten Ort anzukommen oder am Morgen direkt am Ziel aus dem Nachtzug zu steigen. Sehr überzeugt habe ich die Petition von «Umverkehr» unterschrieben, die den Bundesrat auffordert, sich europaweit für die transnationalen Nachtzüge einzusetzen. Und aktuell lese ich im Tagesanzeiger, dass ein Trend im Entstehen ist: langsames Reisen.

*«Je schneller wir durch die Welt rasen, desto ungenauer, ja verschwommener werden wir selbst».* ■



**Susanne Hoare-Widmer** **Liste 11.05**  
**Kantonsrätin GRÜNE** 9001 St.Gallen

## BVG lehnt Aufsichtsbeschwerde der AgF ab

Unser Schutzverband bedauert den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts (BVG), auf unsere Aufsichtsbeschwerde gegen Airport Altenrhein AG und BAZL nicht einzutreten, mit welcher wir das Problem der Betriebszeiten-Übertretungen auf dem Flugfeld hätten in den Griff bekommen wollen.

Die Beschwerde ausgelöst hat die jahrelange Praxis in Altenrhein, dass viel zu viele Flüge ausserhalb der ordentlichen Öffnungszeiten des Flugfeldes stattfinden, dies meistens ohne zwingende Gründe. Pro Monat vergibt der Flugplatz je nach Jahreszeit bis gegen 50 Ausnahmebewilligungen, was einer faktischen Ausweitung der Betriebszeiten gleichkommt. Und weil die Aufsichtsbehörde – das BAZL – diese large Praxis akzeptiert und die Übertretungen nicht sanktioniert, verliert das Betriebsreglement immer mehr an Bedeutung. Das wollten wir nicht einfach so hinnehmen und reichten im September 2013 beim BVG eine Aufsichtsbeschwerde gegen die Airport Altenrhein AG und das BAZL ein.

Das lange Warten auf einen klaren Richter-spruch in dieser ärgerlichen Angelegenheit hat sich leider nicht gelohnt. Am 19. März 2015 hat das BVG sein Urteil zu unserer Beschwerde gefällt und entschieden, nicht darauf einzutreten. Das Gericht begründete seinen Entscheid damit, für den Fall nicht zuständig zu sein und verweist uns mit der Beschwerde an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Für nicht konzessionierte Flugplätze, wie es das private Flugfeld Altenrhein ist, sei das BAZL zuständig.

Mit dem BVG-Entscheid auf Nichteintreten ist das Problem leider nicht gelöst. So werden wir weiter dafür kämpfen, dem Recht zum Durchbruch zu verhelfen, um die lärmgeplagten Anwohner gerade auch in den wichtigen Randzeiten vor den Folgen dieser willkürlichen Handhabung des Betriebsreglements zu schützen. ■