

Aktion gegen Fluglärm

Postfach 1

CH-9422 Staad

E-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

# FLAB

FRIEDLICHE  
LANDSCHAFT  
AM  
BODENSEE

UVB mit Mängeln

## EDITORIAL

### Augen zu und durch...

Die theoretische Absturzhäufigkeit für Grossluftfahrzeuge ist sehr klein. Dies wird im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zum Airport Altenrhein behauptet. Theoretisch ja, praktisch nein. Im Zeitraum von sieben Jahren gab es drei Abstürze und eine Notwasserung mit insgesamt 16 Toten und 6 Verletzten. Die berechnete Absturzhäufigkeit für 2012 für Kleinflugzeuge ist klein, heisst es gleichorts. Wenn man den Absturz der «Bravo» 2009 in den See bei der Berechnung einfach weglässt, wie das im Bericht getan wird, kommt man vielleicht zu einem solchen Ergebnis. Aber es passieren in Altenrhein ja nicht nur Abstürze. Es werden beim Starten und Landen Pistenenden überfahren, Startabbrüche und Fast-Zusammenstösse in der Luft finden statt. Es geht bei der Sicherheit nicht nur um die Absturzwahrscheinlichkeit, sondern generell um das Unfallrisiko. Und dieses nicht nur für die Menschen im Flugzeug. In unmittelbarer Nähe der beiden Pistenenden queren Strassen rechtwinklig den An- und Abflugweg. Zwei Unfälle innerhalb von zehn Jahren, einmal mit einem Verletzten, unterstreichen die Gefährlichkeit dieser Situation. Ursprünglich sah auch das BAZL die Kollisionsrisiken und verlangte Verkehrsampeln zur Sperrung der Dorfstrasse bei An- und Abflügen. Weil nicht durchsetzbar wurde darauf verzichtet, auf Kosten der Sicherheit. Auch die Anflugbeleuchtung entspricht nicht den Sicherheitsbestimmungen. Sehr viele Risikosituationen entstehen auch dadurch, dass häufig gelandet wird, obwohl aufgrund der Wetterlage niemals eine Landung stattfinden dürfte. Der Airport wäre verpflichtet, diese Vorfälle jeweils dem BAZL zu melden. Macht er natürlich nicht. Im Schlussbericht Nr. 2109 des Büros für Flugunfalluntersuchungen heisst es zur Fast-Kollision vom 7. Juni 2010: «Der Flugverkehrsleiter wählte ein Abflugverfahren, welches die beiden Flugzeuge auf Gegenkurs brachte» und «Die Besatzung des abfliegenden Flugzeuges folgte der Anweisung des Flugverkehrsleiters zum Verlassen des Gegenkurses nicht, obwohl sie die Ausführung dieser Anweisung bestätigt hatte. Die Besatzung des abfliegenden Flugzeuges informierte den Flugverkehrsleiter nicht darüber, dass sie dessen Anweisung nicht befolgte.» – Wahrlich: Auf, über und um den Airport scheint jeder zu machen, was er will. Die Gefährdung von Leib und Leben, des eigenen oder anderer wird anscheinend bewusst in Kauf genommen. Der Airport, Piloten und Pilotinnen, das BAZL, alle scheinen stillschweigend mitzumachen. Augen zu, Ohren zu, Mund zu. Altenrhein ist wohl der gefährlichste Flugplatz der Schweiz.

## Einsprache gegen neuen Flugzeughangar

Die Airport Altenrhein AG will auf dem privaten Flugfeld einen weiteren Hangar erstellen. Das Vorhaben unterliegt der Pflicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Die AgF hat den von Bächtold & Moor AG, Bern, erstellten Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) überprüft. Weil der Bericht aufgrund falscher Annahmen und der Anwendung statistischer Tricks erhebliche Mängel aufweist und die Umweltverträglichkeit nicht im Entferntesten belegen kann, hat die AgF gegen das Vorhaben Airport Altenrhein AG Einsprache erhoben.

In einem Mängelverzeichnis zum Umweltbericht kritisiert die AgF unter anderen nachstehende Elemente und stellt konkrete Forderungen auf:

### ■ Strassenverkehr

**Feststellung:** Die Datenbasis ist ungenügend, die Messungen teilweise in der Ferienzeit, die Anzahl der zugrunde gelegten Parkplätze entspricht nicht den Tatsachen, die Erstellerin der Verkehrszählung ist nicht dafür qualifiziert, die Forderungen im Sachplan Infrastruktur nach Anbindung an den ÖV wird nicht umgesetzt.

**Forderung:** Verkehrszählung nach wissenschaftlichen Methoden durch eine erfahrene Institution, alle Parkplätze miteinbeziehen, Anbindung an den ÖV.

### ■ Motorentests

**Feststellung:** Zunahme der Tests von Grossflugzeugen um 100%, der Jets um 50%, der Helikopter um 100%.

**Forderung:** Die Anzahl der Tests ist auf das heutige Niveau zu begrenzen.

### ■ Standläufe

**Feststellung:** Prognostiziert ist Zunahme um 18% auf 45 Minuten pro Wochentag.

**Forderung:** Die Zunahme ist nicht umweltverträglich, sie ist zu unterbinden.

### ■ Emissionen aus dem Luftverkehr

**Feststellung:** Bei den einzelnen Schadstoffen sind folgende Zunahmen prognostiziert:

■ NOx + 53% ■ VOC + 28% ■ CO + 23% ■ SO<sub>2</sub> + 51% ■ Pb + 23% ■ PM Feinstaub + 51% ■ PM aus Abrieb + 56% ■ CO<sub>2</sub> + 51%

**Forderung:** Weitere Zunahme ist nicht umweltverträglich, sie ist zu unterbinden.

### ■ Entwässerung

**Feststellung:** Der Bericht legt einen katastrophalen Zustand der Anlagen offen.

Die überfälligen Sanierungskosten von mehreren Millionen Franken übersteigen die für die Unternehmung tragbare Obergrenze bei weitem.

**Forderung:** Bevor eine Bewilligung für Erweiterungsbauten erteilt wird, muss die Sanierung erfolgt sein. Die Unternehmung hat zu belegen, dass die künftigen Unterhaltskosten für sie tragbar sind.

### ■ Massnahmen

**Feststellung:** Für die Umsetzung einzelner Massnahmen werden Fristen bis 2023 gesetzt.

**Forderung:** Die Massnahmen müssen vor Erteilung jeglicher Baubewilligungen erfolgt sein.

### ■ Flugunfälle

**Feststellung:** «Die Absturz- und Unfallwahrscheinlichkeit ist gering» wird im Bericht kühn be-

hauptet. Tatsächlich ereigneten sich im Zeitraum 1989 bis 1994 drei Unfälle mit 16 Toten und zwei Verletzten, also durchschnittlich drei Tote pro Jahr. 2002 und 2012 ereigneten sich weitere Unfälle, die dank glücklichen Umständen «nur» zu Verletzten führten. Die Gefährdung des in unmittelbarer Nähe liegenden Trinkwasserspeichers Bodensee wurde in die Beurteilung nicht einbezogen. (30.05.1987 Notwasserung im Bodensee). Hier von geringer Absturz- und Unfallwahrscheinlichkeit zu sprechen ist zynisch.

**Forderung:** Die Absturz- und Unfallwahrscheinlichkeit ist korrekt zu berechnen. In den Bericht gehört nicht nur die Wahrscheinlichkeit, sondern auch eine Beurteilung der Folgen der Risiken

- Absturz über Altenrhein
- Absturz in den Bodensee (Unfall 1989)
- Absturz über bewohnte Gebiete auf den An- und Abflugrouten
- Überrollen des Pistenendes über die Dorfstrasse (Unfall 2002)
- Überrollen des Pistenendes über den Rheinholzweg (Unfall 2012)

**Die AgF Einsprache mit einem dreiseitigen Mängelverzeichnis beinhaltet insgesamt 12 Positionen. Der UVB schönt in weiten Teilen die Situation und stellt unhaltbare, klar widerlegbare Prognosen auf. Sollte das BAZL die Einsprache der AgF nicht schützen, wird sie wohl – zusammen mit anderen der total 9 Einsprecher – den Rechtsweg beschreiten müssen. ■**

### Tür und Tor offen für Insider

Unter diesem Titel schilderten wir in der letzten FLAB fünf von Augenzeugen beobachtete Ereignisse, die auf dubiose Vorkommnisse auf dem privaten Flugfeld Altenrhein deuteten; nicht zum ersten Mal. Wir forderten unmissverständlich:

**Eine koordinierte Überprüfung der Vorgänge auf dem Flugfeld durch Zoll-, Polizei- und Flugsicherheitsbehörden ist überfällig. Die Einschaltung des Nachrichtendienstes wäre nicht abwegig.**

Unabhängig von unseren Feststellungen, aber vielleicht durch sie inspiriert, beschrieben die beiden Journalistinnen Catherine Boss und Marie Maurisse in der Sonntagszeitung vom 19. Januar dieses Jahres, wie es auf den Schweizer Privatflugplätzen zu und her geht:

## Die Kunst des Schmuggelns

Insider erzählen, wie Reiche mit Privatflugzeugen Waren schwarz ins Land bringen – Dolder-Besitzer Schwarzenbach mit undeklariertem Bild erwischt

VON CATHERINE BOSS  
UND MARIE MAURISSE

ZÜRICH Er kann es nicht lassen: Milliardär und Hotel-Dolder-Besitzer Urs E. Schwarzenbach hat erneut Kunst in die Schweiz eingeführt, ohne dies beim Zoll zu deklarieren. Er kam von seinem Landsitz in England und landete in Zürich mit seinem Jet. Bei den Behörden meldete er die Kunstwerke nicht an. Die Eidgenössische Zollverwaltung führt seit längerem gegen Schwarzenbach ein aufwendiges Ermittlungsverfahren, weil er für 75 Millionen Franken Kunstschatze ins Land gebracht und im Luxushotel am Zürichberg ausgestellt habe, ohne die Einfuhrsteuer zu bezahlen, wie die Sonntagszeitung berichtete. Damit seien dem Staat, so der Vorwurf der Zollbehörden, Millionen Franken entgangen.



Quelle: Sonntagszeitung, 19.1.2014, S.5 (Ausschnitt)

### Vorankündigung:

**Unsere HV findet am Dienstag, 20. Mai 2014 um 19.30 Uhr im Blumenau-Saal des Zentrums St. Kolumban, Rorschach, statt.**

**Im Anschluss wird ein Apéro serviert.**

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

← Diese Flughäfen seien Einfallstore, um Waren schwarz ins Land zu bringen, heisst es in diesem Beitrag weiter. Gemäss dem europäischen Polizeiamt Europol hätten illegale Transporte von Waffen, Diamanten oder etwa Bargeldsummen stark zugenommen. Wieso der viel einträglichere Rauschgift- und Menschenschmuggel nicht erwähnt werden, bleibt unerfindlich. ■

# Sicher ist: Altenrhein ist unsicher

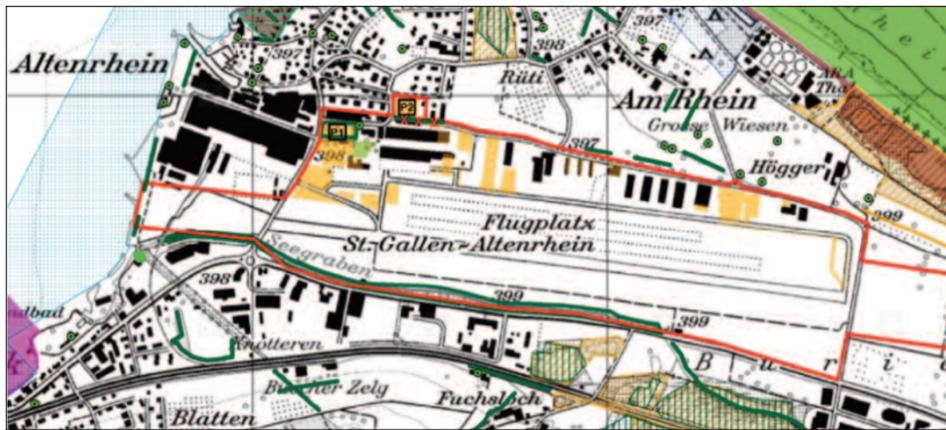
Punkt 1 im Leitbild der Airport Altenrhein AG, der Betreiberin des privaten Flugfeldes Altenrhein:

«Für uns oberste Priorität hat immer die Sicherheit gewesen»

Ist sie, hat sie, ist sie gewesen oder was? So holprig wie der Text, so unsicher ist die Sicherheit für die Anwohner und den Bodensee in Nähe des Airport. Ein Luftfahrtexperte erklärt die Situation: Altenrhein verfügt über ein ILS (Instrument Landing System). Da dieses allerdings auf ein nicht-präzisionsanflugtaugliches Flugfeld führt, wird dieses quasi als Nicht-Präzisionsanflug kategorisiert. Der Experte wörtlich: «Altenrhein hat einen Präzisionsanflug auf ein Nicht-Präzisionsanflugtaugliches Flugfeld». Aufgrund von kurzer und schmaler Piste, unzureichender Anflugbeleuchtung, steilem Anflugwinkel, Hindernissen im unmittelbaren Anflug- und Durchstartbereich hat es keine Zertifizierung für die Standard-Minimumwerte. Dementsprechend sind die Minimumwerte für einen Anflug und eine Landung höher angelegt. Altenrhein braucht eine Bodensicht von 1'500 m und eine Vertikalsicht von 150 m. Das ist drei Mal schlechter als normal. Schon bei nur marginal schlechterem Wetter kann man in Altenrhein nicht mehr legal landen. Beim Unterschreiten dieser Minima geht die Crew ein hohes Risiko ein und verzichtet auf die behördlich vorgegebenen Sicherheits-Auffangnetze.

Ein äußerst restriktiver Faktor in Altenrhein seien die zu klein dimensionierten Schutzräume um die Landebahn und die Straße bei der Landebahn 10. Diese müsste bei jedem Start / jeder Landung gesperrt werden. Auch der Zaun zwischen Dorfstrasse und Flughafengelände gelte als Hindernis, welches für die Berechnungen nicht berücksichtigt wird. Bei einem Start Richtung Westen und einem Triebwerksausfall während des Starts ist es fraglich, ob dieses Hindernis überflogen werden kann. Man erinnere sich an jenen Unfall mit einer Pilatus PC 6 der Luftwaffe, die nach einem Startabbruch den Zaun durchbrach und auf der Dorfstrasse zu einem Zusammenstoss mit einem vorbeifahrenden Privatauto führte. Der Fahrer, ein Dorfbewohner, wurde dabei verletzt.

Die Beleuchtung entspricht nicht den Erfordernissen der ICAO für Anflüge auf ein tieferes Minimum. Die Flashlights (Lead-in-Lights) sind nicht regelkonform gebaut und dürften für ein Weiterfliegen nicht herangezogen werden, wenn die Landebahn beim Erreichen des Minimums



Dass die Unfallwahrscheinlichkeit hoch ist, belegt auch dieser Unfall vom 7. Juni 2010, der leicht zu einer gravierenden Wasserverschmutzung hätte führen können.



Abbildung: Flugverlauf mit Unfallstelle

Die Pilotin wurde dabei erheblich verletzt und konnte von der Besatzung eines Bootes in Sicherheit gebracht werden. Das Flugzeug wurde zerstört. Die Unfallstelle lag westlich des Flugplatzes, südlich der Achse der Piste 28 von St.Gallen-Altenrhein.

Quelle: Schlussbericht Nr. 2109 des Büros für Flugunfalluntersuchungen

nicht eindeutig in Sicht ist. Dieses Flashsystem ist als irreführend und gefährlich. Eigentlich dürfte es gar nicht verwendet werden. Regelverstöße – und darunter fallen Landungen unter dem Sichtminimum – müssen ans BAZL gemeldet werden. Es bieten sich dazu die Website des BAZL oder die der AgF [www.agf-altenrhein.ch](http://www.agf-altenrhein.ch) an. (anklicken: Freiwilliges Meldewesen)

Das dreissigjährige Flugzeug «Bravo» war zum Unfallzeitpunkt 37 Jahre alt. Die Unfallursache war ein durchgeschauertes Saugrohr,

aufgrund dessen sich die Durchflussmenge so erheblich verminderte, dass die Treibstoffversorgung des Motors nicht mehr gewährleistet war. Die letzte Kontrolle hatte vor vier (!) Jahren stattgefunden.

Dieser vom Büro für Flugunfalluntersuchungen als schwer eingestufte Vorfall ist seltensamerweise im Umweltverträglichkeitsbericht nicht aufgeführt. Somit stimmt die Berechnung der Absturzhäufigkeit im UVB nicht. Es waren in dem der Berechnung zugrunde gelegten Zeitraum nicht 2, sondern 3 Unfälle. ■

## Effektives Absturzrisiko viel grösser als behauptet

Im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) wird die Unfallhäufigkeit anhand der erfassten Ereignisse der letzten Jahre beleuchtet. Dabei wird zwischen Grossflugzeugen, Kleinflugzeugen und Segelflugzeugen/Motorseglern unterschieden. Auf den ersten Blick gewinnt man den Eindruck, dass die Absturzhäufigkeit in Altenrhein sehr klein ist.

Beim genaueren Hinsehen stellt man jedoch fest, dass die Verfasser des UVB die unliebsame Realität bewusst verschleiern. So erklären sie, dass die theoretische Absturzhäufigkeit bei Grossflugzeugen sehr klein sei. Sie bewerten damit nur die allgemein gültigen Ziel-Vorgabewerte der Behörden. Die viel aussagekräftigere Bewertung der effektiven, statistisch erfassten Unfälle fehlt jedoch im Bericht. Immerhin ereigneten sich innerhalb weniger Jahre bei nur gut 36'000 Flugbewegungen mit Grossflugzeugen 2 Unfälle beim Start. Das ergibt eine um über Faktor 100 höhere Absturzhäufigkeit gegenüber des im Bericht ausgewiesenen theoretischen Wertes. Kann ein derart hohes Absturzrisiko mit «sehr klein» bewertet werden? Wohl kaum. ■

## Norwegen-Flüge gestorben bevor sie geboren

Eigentlich sind wir es gewohnt, dass in Altenrhein neue Kooperationen, Flugverbindungen oder auch Beteiligungen zuerst einmal lang und breit angekündigt werden. Kurz nach dem Start endet die Geschichte dann meistens vorzeitig in einem – in der Regel wirtschaftlichen – Absturz. Wie zum Beispiel bei der angekündigten Zusammenarbeit mit der deutschen «Grob-Aerospace GmbH», beim vorzeitigen Übungsabbruch mit «Smartline» mit Linienflügen nach Mönchengladbach oder auch nach anderen Destinationen wie London, Frankfurt oder Hamburg.

In dieses bekannte Muster passt auch die auf Anfang 2014 angekündigte neue Charter-Flugverbindung zwischen Norwegen und Altenrhein. Zweimal pro Woche sollte die neu gegründete Fluggesellschaft «Fly Nonstop» Skitouristen aus Norwegen in die Schweizer und Österreicher Skigebiete bringen. Angeblich ein riesiges Bedürfnis für die Nordländer. Doch – welches Pech! – noch bevor der erste Flug abheben konnte, ist das Vorhaben bereits wieder Geschichte. Die involvierte «Fly Nonstop» ist bankrott gegangen, wie es die Medien Anfang Dezember 2013 vermeldeten. ■



## London City auf dem Radar

Unter diesem Titel erschien am 20. Februar dieses Jahres im St. Galler Tagblatt ein Bericht über die künftige Entwicklung des Flugbetriebs auf dem Flugfeld Altenrhein. Befragt wurde Herr Unterhändler, CEO der Airport Altenrhein AG (AAAG).

Dabei überraschte vor allem der ungebrochene Wille der AAAG, das regionale Flugfeld mit weiteren Linienflugdestinationen aufzuwerten. So sei es möglich, dass es schon bald Linienflüge von Altenrhein nach London City geben werde, wurde Unterhändler zitiert. Dies ungeachtet der Tatsache, dass es dazu vorher die Konzessionierung zum Regionalflugplatz braucht, welche erst vor wenigen Jahren am unmissverständlichen Nein Österreichs gescheitert war. Und daran wird sich so schnell nichts ändern. Denn das vom Bundesrat genehmigte SIL-Objektblatt IIC zum Flugfeld Altenrhein bestimmt: «Der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein ist ein privates Flugfeld. Bei einem Ausbau des Linienverkehrs ist er zu konzessionieren, was nur im Einvernehmen mit Österreich erfolgen soll.» ■

## Mirage – Hunter – Tiger – F/A-18 – Gripen

Mit grossem persönlichen Einsatz kämpfen die Befürworter der Neubeschaffung von 22 Gripen-Kampfflögern für die Schweizer Flugwaffe. Die reinen Beschaffungskosten sollen drei Milliarden Franken betragen, mit allen Zusatz- und Folgekosten dürften es insgesamt zehn Milliarden werden. In Zahlen: CHF 10'000'000'000.-, also fast eine halbe Milliarde pro Flugzeug!). Allen voran wieselt Verteidigungsminister Ueli Maurer, der eine Liste von dreissig PR-Anlässen des schwedischen Herstellers Saab in der Schweiz abgesegnet haben soll, später jedoch einen Rückzieher gemacht hat. Ein dem Pro-Komitee bereits ausbezahlter Betrag von CHF 200'000.- sei wieder zurückgeflossen. Wohin, in wessen Taschen wohl? Warum ist das Interesse gewisser Kreise so gross an dieser Beschaffung? Die Erklärung findet sich leicht in den früheren Beschaffungsskandalen, begonnen bei der Mirage, dem Florida-Luftabwehrsystem, den

Armeeschlafsäcken, den Schützenpanzern, dem Kampfpanzer Leopard, etc.; die Liste ist lang. Wer über Details und Hintergründe mehr erfahren will, lese das Buch «Tatort Bundeshaus» von Helmut Hubacher. Wer sich um die Hintergründe kümmert, dem wird klar: die Schweiz ist keine Insel frei von Korruption. Nein, im Gegenteil. In gewissen Bereichen hierzulande ist die Korruption institutionalisiert, legalisiert, perfektioniert.

Was hat der Gripen mit dem Flugfeld Altenrhein zu tun? Abgesehen davon, dass alle Anwohner auch Steuerzahler sind, werden sie mit dem Gripen so sicher konfrontiert wie mit dem unseligen Hunter, der noch heute die Anwohner mit unnötigen Lärmorgien terrorisiert. In einem Beitrag in der NZZ steht folgender Satz:

«Beim Start weist der Gripen eine rund dreimal höhere Schallintensität als der Tiger F5 auf.» ■



Gripen F

### Spendenaufwurf

Die Ereignisse rund um das Flugfeld Altenrhein zwingen uns immer wieder, rechtliche Schritte einzuleiten, seien es Strafanzeigen oder Einsprachen gegen rechtswidriges Vorgehen bei Bauvorhaben, wie Sie auch dieser FLAB entnehmen können. Dies belastet unser Budget. Weil bei aller Vorsicht der Ausgang solcher Verfahren zu unseren Gunsten nie zum Voraus garantiert, müssen wir über gewisse Reserven verfügen. Wir sind darum auf Ihre Spende vermehrt angewiesen.

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Unterstützung.

PC-Konto: 90-20176-8

### Mitgliederbeitrag 2014

Sehr geehrte Mitglieder  
Sehr geehrte Gönnerninnen und Gönnern

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. Brüscheiler

I. Brüscheiler, 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!