

Hände weg vom Staatsvertrag

EDITORIAL

Sankt Galler Politik in der Verantwortung

Jimmy Carter, US-amerikanischer Präsident von 1977 bis 1981, galt damals bei vielen als schwacher Präsident. Er, der sich für Frieden engagierte und massgeblich an Camp David-I und dem Abschluss der Salt-II Verträge beteiligt war, bezog in sein Handeln früh die Erkenntnisse aus dem Bericht des Club of Rome von 1972 mit ein. Der Bericht des Club of Rome zeigte unter anderem die Folgen einer fast rein auf fossilen Energieträgern basierten Wirtschaft und Gesellschaft auf. Folgen, die heute allen bekannt sind und die uns heute leider auch alle sehr beschäftigen. Rückblickend betrachtet war Jimmy Carter nicht ein schwacher, sondern ein weitsichtiger Präsident. Seiner Zeit weit voraus, stellte er sich den unbequemen Fragestellungen.

Weitsicht ist wahrscheinlich unbestritten ein zentrales Element guten politischen Handelns. Umso mehr erstaunt es, dass unsere Politik, wenn es um das private Flugfeld Altenrhein geht, im Denken der 70er Jahre festzustecken scheint. Ungeachtet jeglicher Erkenntnisse, die seit damals gewonnen wurden, werden der Ausbau dieses Flugfeldes von politischer Seite aus gefördert und eine Ausweitung der Betriebszeiten geplant (neuer Richtplan, geplanter neuer Staatsvertrag mit Österreich, neues Betriebsreglement). Vorausschauend wäre beispielsweise die Erkenntnis, dass kein einziger Passagier, der Altenrhein frequentiert, sein Reiseziel nicht auch von einem anderen sowieso bestehenden Flughafen in der Nähe aus erreichen würde. Weitsichtig wäre auch die Erkenntnis, dass es sowohl aus Sicht der angestrebten Reduktion des CO₂-Ausstosses (der Kanton St. Gallen hat sich hier ehrgeizige Ziele gesetzt) wie aus Sicht des Schutzes der Bevölkerung vor Immissionen des Flugverkehrs absolut keinen Sinn macht, in der kleinräumigen Schweiz dieselben Reiseziele von geografisch dicht beieinander liegenden Flughäfen aus mit Linien- und Charterflügen parallel zu bedienen.

Gäbe es in Altenrhein keine Linien- und Charterflüge könnte jeder Fluggast beispielsweise nach Kloten, Friedrichshafen oder Innsbruck ausweichen. Bei einer angenommenen 70% Auslastung einer Embraer 170 mit 76 Plätzen auf der Linie nach Wien müssten im Schnitt 53.2 Passagiere mit einer anderen Gesellschaft fliegen, beispielsweise mit der Swiss ab Kloten. Der dort verwendete Airbus A320 mit 180 Sitzplätzen könnte bei einer angenommenen Auslastung von ebenfalls 70% die 53.2 Passagiere aufnehmen und wäre ausgelastet. Der positive Effekt dieser Massnahme wäre, dass die enormen CO₂-Emissionen auf der Linie Altenrhein-Wien gar nicht entstehen würden. Deshalb sind jetzt weder ein neuer Staatsvertrag noch ein neues Betriebsreglement gefragt, sondern einzig und allein politische Weitsicht. Hände weg vom Staatsvertrag!

Weichen stellen – Kapitel II

Sie erinnern sich vielleicht, in unserer FLAB vom Herbst 2021 haben wir uns mit dem neuen Richtplan Teil Mobilität des Kantons St. Gallen befasst. Dieser hat unter anderem zum Ziel, den Flugverkehr in Altenrhein noch weiter auszubauen. Der Ausbau soll gezielt in den Bereichen des Charter-, Business- und Linienflugverkehrs erfolgen. Dazu sollen die täglichen Betriebszeiten ausgeweitet und bestehende Ruhezeiten über Mittag, abends, an Wochenenden und Feiertagen aufgehoben werden.

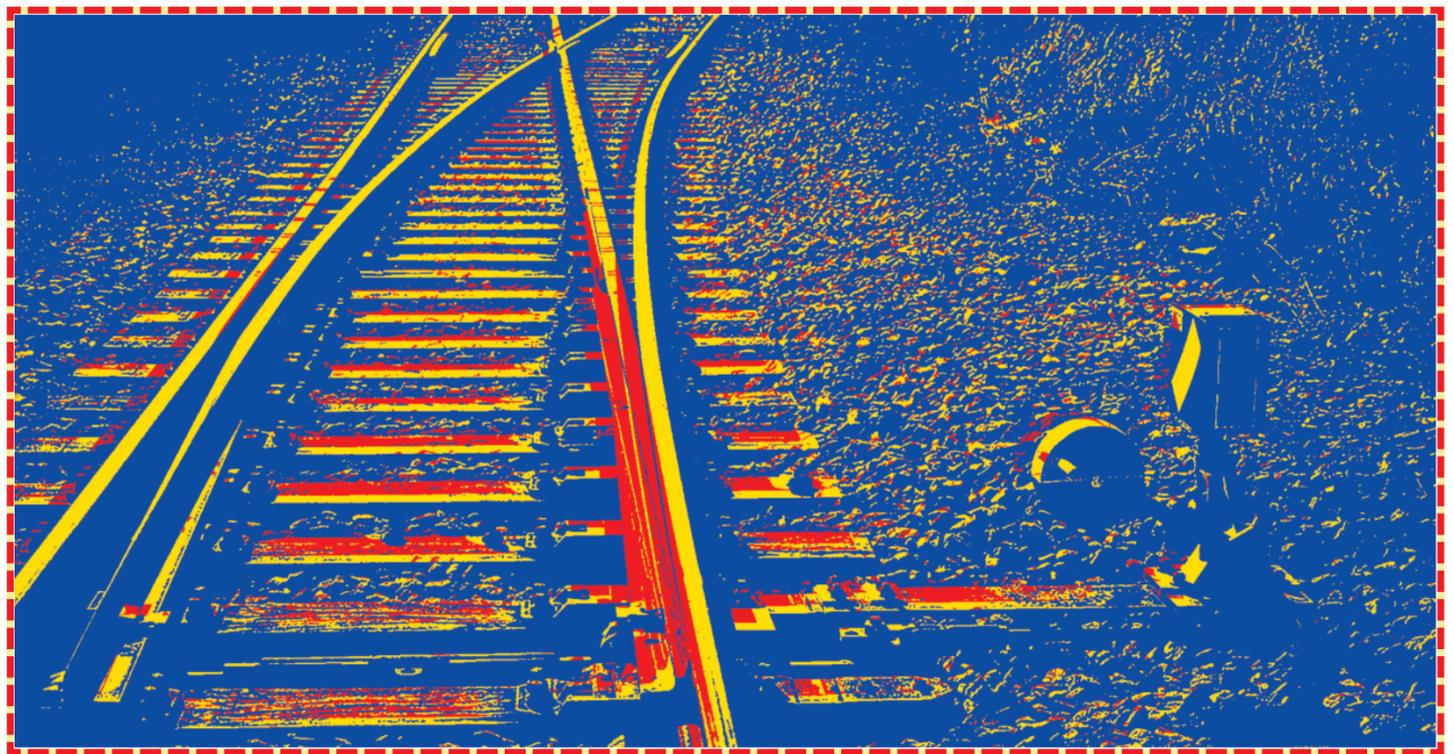
Heute müssen wir feststellen, dass unsere fundierten Einwände im damaligen Mitwirkungsverfahren ungehört blieben. Denn der neue Richtplan soll dem Bundesrat in den für uns kritischen Punkten nur unwesentlich verändert zur Genehmigung vorgelegt werden. Und in einem nächsten Schritt soll auch der bestehende Staatsvertrag zwischen der Republik Österreich und der Schweiz, ein wichtiges Korsett für die Fliegerei in Altenrhein, mit hohem Tempo angepasst werden. Diese Vorhaben ordnen sowohl den Klimaschutz als auch das Recht

der betroffenen Bevölkerung auf Schutz vor Fluglärm rücksichtslos den Interessen der Betreiberin des privaten Flugfeldes Altenrhein unter. So sollen in der aktuell geplanten Fassung des neuen Betriebsreglements beispielsweise im Linien- und Charterverkehr Flüge ausserhalb der Betriebszeiten (die der Airport in Eigenregie bewilligt) bis 22:30 Uhr möglich sein, dies an 7 Tagen pro Woche (bisher 22:00 Uhr bzw. 21:00 Uhr an den Wochenenden).

Um einfacher vorwärtszukommen, wirft der Kanton uns und den Vorarlberger Gemeinden ein Zückerchen hin. Die Bewegungen der Helikopterflüge soll neu auf 2'500 Bewegungen plus 500 Wartungs- und Checkflüge pro Jahr beschränkt werden. Eine nur unwesentliche Beschränkung, wenn man davon ausgeht, dass pro Wartungs- und Checkflug mehr als zwei Flugbewegungen stattfinden. Dies nach dem Motto: Wir versprechen Euch eine kleine Reduktion des Helikopterverkehrs, dafür müsst Ihr halt tagtäglich mit mehr Charter-, Business- und Linienflugverkehr leben. Und all dies ganz

ohne Not. Denn es konnte noch nie überprüfbar aufgezeigt werden, dass beispielsweise die regionale Wirtschaft durch die heute geltenden Betriebszeiten auf dem Flugfeld Altenrhein irgendeinen Nachteil erlitten hätte. Und auch das bisher geltende Kontingent von 36'500 Flugbewegungen pro Jahr wurde selbst vor Corona noch gar nie ausgeschöpft. Fakt ist deshalb: Weder der bisherige Richtplan noch der aktuell gültige Staatsvertrag schränken die wirtschaftliche Entwicklung oder einen angemessenen Flugbetrieb in Altenrhein ein. Und Fakt ist auch, dass der geplante Ausbau des Flugbetriebs in Altenrhein zwangsläufig zusätzliche Nachteile für die fluglärm-betroffene Bevölkerung und den Klimaschutz mit sich bringen würde.

Deshalb nicht nur Nein zum neuen Richtplan Teil Mobilität des Kantons, sondern auch Nein zu einem neuen Staatsvertrag! Die Weichen richtig stellen, Hände weg vom Staatsvertrag!



Hemmungsloser Druck auf Vorarlberg

Die St. Galler Regierung macht nicht nur uns klar was Sache ist, sondern in gleichem Masse auch den Anrainer-Gemeinden. Diese sind massgebend an der Entscheidung für oder gegen eine Ausweitung der Flugzeiten in Altenrhein beteiligt. Dass dabei auch die Bürgermeister beleidigt werden, lässt die zuständigen Behördenmitglieder auf Schweizerseite kalt. Geht es nach deren Aussage, gibt es nur ein JA zu den Ausbauplänen gemäss Bericht vom August 2021. Ansonsten sollen wieder vermehrt Helikopter fliegen und weiter grosszügig Ausnahmen über Mittag und in den Randstunden gewährt werden.

**Hände weg vom Staatsvertrag
zwischen der Schweiz und Österreich!**

Als Mitglied oder Gönner*in Verantwortung mittragen

Mit allen Mitteln versucht die St. Galler Regierung zusammen mit dem BAZL einen Ausbau der Flugzeiten zu erzielen. Die Vorarlberger Gemeinden kommen massiv unter Druck. Auf nahezu erpresserische Weise wird kein Aber Andersdenkender zugelassen.

Als Mitglied und oder Gönner*in helfen Sie mit:

- den Ausbau zu verhindern
- die Klimaziele zu unterstützen
- die Bewohnerschaft in der Region am Bodensee vor zusätzlichem Lärm zu schützen
- Das Naturschutzgebiet im Rheindelta zu schonen

Wir danken für Ihre Unterstützung und Ihren Beitrag.

Postcheckkonto: 90-20176-8
IBAN: CH48 0900 0000 9002 0176 8
www.agf-altenrhein.ch
Email: agf@bluewin.ch

Nur eine Richtung: **Abbau** statt Ausbau

Die bilaterale Arbeitsgruppe aus Regierun- gungsmitgliedern

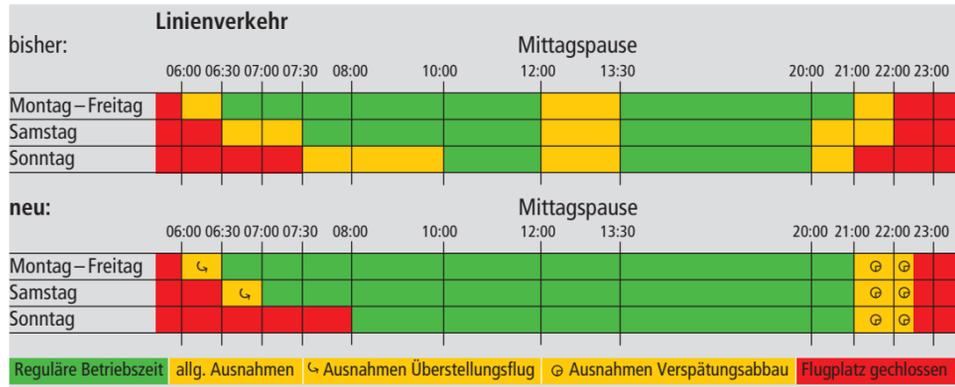
des Kantons St. Gallen und des Bundeslandes Vorarlberg sowie Vertretern des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) schlägt in ihrem Bericht vom 2. August 2021 eine wesentliche Ausweitung der Betriebszeiten für den Flugplatz Altenrhein vor. Davon hat die AgF erst an einer von ihr geforderten Besprechung mit dem St. Galler Regierungsrat Tinner am 23. März 2022 erfahren.

Legitimation für diese Ausweitung holt sich die erwähnte Arbeitsgruppe in der Interessenanalyse, welche 2017–2018 durchgeführt wurde, notabene vor der grossen Klimadebatte 2019 und der Corona-Pandemie 2020/21. Ausserdem werden die «Bedürfnisse» der Flugplatzbetreiberin ins Feld geführt, welche sich unter anderem durch die geltende Mittagspause in ihrem Handeln eingeschränkt fühle.

Die Betriebszeiten sollten wie folgt ausgeweitet werden: Montag–Freitag jeweils 1½h, am Samstag 3h und am Sonntag 4½h. Zudem sollen die flugfreien Feiertage gestrichen werden. Die Ausnahmen sollen neu bis 22.30 Uhr für Linien- und Charterflüge möglich sein und dies obwohl nach Schweizer Recht auf nicht konzessionierten Flugplätzen die Nachtsperrung ab 22 Uhr vorgeschrieben ist. Wieder wird versucht, das Recht für das private Flugfeld Altenrhein auf Wunsch der Betreiberin zu beugen. Dies war schon bei den bewilligten Linienflügen der Fall (Linienflüge bedingen eine Konzessionierung).

Die Argumentation der Befürworter einer Ausdehnung der Betriebszeiten beschränkt sich auf die sehr verallgemeinernde Formulierung, «der Flugplatz Altenrhein sei wichtig für die Region». Tatsache ist in diesem Zusammenhang, dass keinerlei Fakten existieren, die einen negativen Zusammenhang zwischen den geltenden Betriebszeiten und konkreten Nachteilen der regionalen Wirtschaft aufzeigen könnten.

Betriebszeiten Linienverkehr bisher und neu



«Das Ohr schläft nie»

Martin Rössli ist Professor für Umweltepidemiologie am Schweizerischen Tropen- und Public-Health-Institut und Mitglied der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLK). Im Interview spricht er über die gesundheitlichen Folgen von Lärm.

Interview: Yves Chatton, KLUG (Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit)

Martin Rössli, was gilt als Lärm?

Lärm ist definiert als unerwünschtes Geräusch. Das beinhaltet immer eine Wertung: Der Autoposer, der das Gaspedal durchdrückt, empfindet das Geräusch als Sound. Fahre ich daneben auf dem Velo, empfinde ich es als Lärm.

Wie entscheidend ist die Lautstärke?

Der Pegel spielt eine grosse Rolle. Aber auch andere Faktoren stören: Hat man den Lärm selber unter Kontrolle? Kommt er unerwartet? Letzteres könnte erklären, warum Fluglärm bei gleichem Pegel als viel störender empfunden wird als Bahn- oder Strassenlärm. Eine Hypothese in Bezug auf den Fluglärm ist zudem, dass Lärm als bedrohlicher wahrgenommen wird, wenn er von oben kommt.

Laut Bundesamt für Umwelt sind in der Schweiz 24'000 Menschen nachts schädlichem oder lästigem Fluglärm ausgesetzt. Welche Kriterien gelten, damit dieser Lärm als schädlich oder lästig gilt?

Diese Zahlen beziehen sich auf den Immissionsgrenzwert: Die Betroffenen sind Werten ausgesetzt, die diesen Grenzwert überschreiten. Aber recht viele Leute fühlen sich unterhalb der Grenzwerte belästigt und auch gesundheitliche Auswirkungen treten unterhalb der Grenzwerte auf. Neue Studien zeigen, dass es für die Gesundheit keine untere Schwelle gibt. Das Risiko steigt über den ganzen Bereich mit zunehmendem Lärm kontinuierlich an. Jede Lärmreduktion, auch unterhalb vom Grenzwert, ist also ein Vorteil für die Gesundheit.

Hände weg vom Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich!



Stimmen aus Vorarlberg



Sicher von Wien nach Friedrichshafen

Seit kurzem (26.02.2020) ist St.Gallen–Altenrhein in der aktuellen Schweizer Karte vom BAZL (Flugplätze mit zivilem Flugverkehr – Festlegungen) als *Regionalflyghafen* eingezeichnet. Als Zweckbestimmung ist im Sachplan angegeben: *Anbindung der Ostschweiz und des benachbarten Auslands an den nationalen und internationalen Luftverkehr. Priorität haben der Linien-, Charter- und Geschäftsverkehr.*

Dazu wäre es allerdings notwendig und der Wunsch der Schweizer Seite, die im Schweizerisch-Österreichischen Staatsvertrag festgelegten Betriebszeiten auszuweiten, was zu erheblicher Mehrbelastung der Bevölkerung und der Natur insbesondere in Gaißau, Höchst und Fußach führen würde.

Bereits 2006 sind die Schweizer Betreiber mit diesem Ansinnen bei unseren Gemeinden abgeblitzt. Auch diesmal, wie man hört, werden die Gemeindeverantwortlichen einer Änderung des Staatsvertrages eher nicht zustimmen.

Obwohl bereits 2006 von den Gemeinden Gaißau, Höchst und Fußach in den Gemeindevertretungen einstimmig beschlossen wurde, dass eine Änderung des diesbezüglichen Staatsvertrages samt Zusatzvereinbarung nicht verhandelbar ist, versucht es die Schweizer Seite immer wieder. Diesmal sogar mit der Drohung, den in letzter Zeit hochgefahrenen Hubschrauber-Ausflugsverkehr über dem Rheindelta und dem Naturschutzgebiet nicht wieder zu reduzieren.

Eigentlich sollten die Österreicher den Staatsvertrag überhaupt aufkündigen und den An- und Abflug über Österreich damit einstellen. Es wäre ein Segen für Mensch und Natur!

Die Vorarlberger Geschäfts- und Urlaubsreisenden haben in gleicher Entfernung mit Friedrichshafen einen wesentlich sichereren, verlässlicheren Flughafen zur Verfügung mit so gut wie keinen Ausfällen durch Nebel und Windböen, wie dies in Altenrhein gang und gäbe ist.

→ Die Wien-Linie ließe sich von dort statt von Altenrhein aus endlich leistungsfähig und verlässlich organisieren (z.B. durch Peoples, Austrian, Luft-hansa o.a.).

Katze aus dem Sack

Nun ist die Katze also aus dem Sack. Die Titelseite der VN vom 6. April beweist, wie die Betreiber des Flugfeldes Altenrhein agieren. Den Gaißauer Gemeindefunktionären und den Einwohnern wird ein «Knochen» hingeworfen: Verminderung der Flugzeiten und vermehrte Flüge von Jet's. Wer's glaubt. Die Bewerbung für Flüge ab Altenrhein durch unsere Touristiker können in der Tagespresse gesehen werden. Und nun wird die AUA auch

Hände weg vom Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich!

noch angebettelt und das nicht erst seit heute, das wurde von langer Hand geplant.

→ Das Gemeindegebiet von Gaißau muss zur Flugverbotszone erklärt werden, mit Ausnahme von Rettungs- und Polizeieinsätzen.

Kinderlärm versus Fluglärm in der Mittagspause in Höchst

In der Gemeinde Höchst werden Schulen und Kindergärten gebeten, dass die Kinder in der Mittagspause auf den öffentlichen Spielplätzen sich möglichst ruhig verhalten.

Auch lärmverursachende Arbeiten im Freien wie z.B. Rasenmähen, Bauarbeiten... sollen in der Mittagsruhezeit nicht stattfinden, so wird es empfohlen.

Gleichzeitig gibt es Verhandlungen, in welchen die im Staatsvertrag zwischen Österreich und der Schweiz verordnete Mittagsruhezeit am Flugfeld Altenrhein aufgehoben und auch die Betriebszeiten am Tagesrand in der Früh und am Abend ausgeweitet werden sollen.

→ Wir wehren uns dagegen, dass die Lebensqualität aller Menschen den wirtschaftlichen Interessen Einzelner geopfert werden soll!



Kunstflieger über dem Rheindelta

In den letzten Jahren wurden unzählige Übertretungen durch den Luftverkehr am Vorarlberger Bodenseeufer festgestellt. Dabei wurden nicht nur Übertretungen nach dem geltenden Staatsvertrag, sondern auch nach der Naturschutzverordnung Rheindelta und dem Flugbegrenzungsgebiet Rheindelta begangen. Jeder Naturliebhaber am Rohrspitz kann bestätigen, dass dort immer wieder Kunstflieger mit ihrer Luftakrobatik den Naturgenuss massiv stören, obwohl solche Kunstflüge über dem Österreichischen Luftraum vom Flugfeld Altenrhein aus verboten sind!

→ Leider wird hier keine Rücksicht auf die heimische Bevölkerung oder die geltenden Gesetze genommen!

Schreckensszenarien für die gesamte Bodensee-Region

«Änderung der Betriebszeiten. Gespräche zwischen den Airlines. AUA-Kontakte für Altenrhein-Flüge» diese Schlagzeilen zieren die Zeitung VN (Vorarlberger Nachrichten) 6. April 2022. Und weiter «People's wäre Kooperation mit Austrian Airlines nicht abgeneigt». Liegt darin der wahre Grund für den Druck von Seiten der Flugfeldbetreiberin, des BAZL und der St. Galler Regierung innert kürzester Zeit die Flugzeiten auf dem Flugfeld Altenrhein bis zu 5 Stunden täglich auszubauen? Gespräche zwischen den Airlines wurden bestätigt. Gemäss Vorarlberger Nachrichten: «ein Anzeichen auf eine Neuausrichtung ist auch der Wunsch nach einer Änderung der Betriebszeiten». Weiter schreibt die VN: «Es gibt Hinweise aus Landes- und Bundesregierung zu mehr Linienflügen». Dies wäre ein Schreckensszenario für die ganze Bodensee-Region.

Werden Sie Mitglied beim AgF!

Email: agf@bluewin.ch
Einzelmitglied Fr. 40.00 / Familien Fr. 50.00 / Firmen Fr. 100.00

www.agf-altenrhein.ch

Das ganze Interview unter: www.klug-cesar.ch (FLAB KLUG Frühjahr 2022)