

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

F L A B

FRIEDLICHE
LANDSCHAFT
AM
BODENSEE

Klimaerwärmung stoppen!

Verbreitungsgebiet: Seegemeinden Thurgau/St.Gallen, Appenzeller Vorderland, Gaissau, Höchst, Fussach

EDITORIAL

Eigengoal

Die Konzessionierung des privaten Flugfeldes Altenrhein zu einem Regionalflugplatz ist vorderhand blockiert. Grund: Österreich hat bisher alle Gesuche aus der Schweiz um Ausweitung des Flugbetriebs in Altenrhein abgelehnt. Die Nachteile wären zu gross. Mehr noch: Die Vorarlberger Landesregierung liess kürzlich verlauten, dass man in Zukunft auf den nahen, gut ausgebauten Bodensee-Airport Friedrichshafen setze. Um dies zu unterstreichen, wurden Investitionen in die bessere Bus-Anbindung Vorarlbergs an Friedrichshafen bekannt gegeben.

Für die Flugplatzbesitzerin, die Airport Altenrhein AG (AAAG), muss die neue Situation völlig unerwartet gekommen sein. Denn über Jahre hinweg wurden sukzessive Millionen in die Infrastruktur eines konzessionierten Regionalflugplatzes investiert, überzeugt, dass sie sich schon bald auszahlen werden. Angesichts der festgefahrenen Situation ist die AAAG nun offensichtlich nervös geworden. So ersuchte sie das BAZL kurzerhand um die Konzession für eine neue Linienflugverbindung nach Düsseldorf/ Mönchengladbach mit folgender Begründung:

«Nachdem der ursprüngliche Zeitplan im Hinblick auf die Konzessionierung des Flugplatzes Altenrhein ... nicht aufrechterhalten werden kann, müssen Wege gefunden werden, um als Übergangslösung für den kommenden Winterflugplan 2006/07 diese zusätzlichen Flüge einzuführen.»

Rasch und unkompliziert erteilte daraufhin das Bundesamt dem Vorarlberger Flugunternehmen «Smartline» die Bewilligung für vier tägliche Flüge, so dass bereits am 5. Februar der erste Flieger vom Typ «Beech 1900» ins Ruhrgebiet abhob. Die Proteste der AgF beim BAZL blieben einmal mehr ohne Wirkung, obwohl der Entscheid klar gegen Artikel 36a des Luftfahrtgesetzes verstösst.

Der Geschichte war kein Erfolg beschieden. Bereits Ende April meldeten die Medien das definitive Aus von «Smartline». Hauptgrund soll die fehlende Nachfrage gewesen sein.

Damit ist die Flugplatzbesitzerin ihren eigenen Bedarfsprognosen aufgesessen, die sie noch vor kurzem als Rechtfertigung für die Konzessionierung ihres Flugfeldes einsetzte. Dass die Bedürfnisabklärung auf sonderbare Weise zustande gekommen ist, war immer klar. Dass aber ausgerechnet die Auftraggeberin der Studie darüber strauchelte, gleicht einem klassischen Eigengoal.

UNO-Klimabericht: Mensch ist für den Klimawandel verantwortlich – CO₂-Ausstoss muss drastisch reduziert werden!

Flugverkehr ist ein Hauptverursacher der Klimaerwärmung

Extreme Wetterereignisse wie Überschwemmungen, Stürme, Hitzewellen und Dürrekatastrophen häufen sich mit erschreckendem Tempo. Gewalt und Schadensmass grosser Naturkatastrophen haben in den letzten Jahren zudem dramatisch zugenommen.

Heute ist unbestritten und der jüngste UNO-Klimabericht bestätigt es: die Klimaerwärmung ist Tatsache und die Folge des vom Menschen verursachten Treibhauseffektes.

Der Anstieg des Meeresspiegels aufgrund abschmelzender Gletscher auf der ganzen Welt ist bereits messbar und bedroht den Lebensraum unzähliger Menschen in tiefer gelegenen Küstenbereichen

Hauptverantwortlich für die Klimaerwärmung ist der rasant steigende Ausstoss von Treibhausgasen durch den Menschen, in erster Linie des Kohlendioxids CO₂, das durch die Verbrennung fossiler Energieträger wie Heizöl, Benzin, Kerosin, Erdgas und Kohle entsteht. Neben dem Heizen sowie der Energieerzeugung steht dabei der Verkehr als Hauptverursacher fest.

Während der Autoverkehr aufgrund technischer Fortschritte immer weniger zur weltweiten Energieverbrauchszunahme beisteuert, nimmt der Treibstoffverbrauch des ungebremst wachsenden Flugverkehrs weiter stark zu. Und die Wachstumsprognosen sind beängstigend: So soll sich der Flugverkehr in den nächsten 10 bis 15 Jahren weltweit mehr als verdoppeln.

Der Luftverkehr ist das Stiefkind der Klimapolitik. Er ist von den bisher erlassenen Klimaschutz-Massnahmen im Kyoto-Protokoll ebenso ausgeklammert wie im schweizerischen CO₂-Gesetz, obwohl er zu den grössten Klimaschädigern gehört.

Der Erlass wirkungsvoller Massnahmen zur Begrenzung des Flugverkehrs ist daher überfällig, wie z.B. durch die

- **Besteuerung der Flugtreibstoffe**
- **CO₂-Abgaben auf Flugtreibstoffe**
- **Streichung staatlicher Subventionen für den Flugverkehr**

Gelingt es nicht, die Wachstumsraten zu brechen, droht die Luftfahrt viele der in Gang gekommenen Bemühungen zur Reduktion der Treibhausgase zunichte zu machen.



Kondensstreifen, soweit das Auge reicht ... Rorschach Hafen am Bodensee, Sicht Richtung Osten gegen das Flugfeld Altenrhein

Geplante Airshow IBAS'08 abblasen!

Seit längerem laufen offensichtlich die Vorbereitungen für die nächste «International Bodensee Airshow IBAS'08» die vom 21. bis 24. August 2008 in Altenrhein stattfinden soll. Wie der Homepage www.ibas08.ch zu entnehmen ist, soll die Flugveranstaltung vier Tage dauern, an welcher im gewohnten Stil Flugzeugakrobatik- und «Patrouille Suisse»-Vorführungen geboten werden sollen. Als Organisator tritt der Verein «Flugtage St.Gallen-Altenrhein (VFSGA)» aus Rebstein auf.

Wir blenden zurück: 1998 besuchten angeblich über 100'000 Personen die umstrittene Monster-Flugveranstaltung, die für grosse Teile der Bevölkerung sehr viel Lärm und Luftverschmutzung gebracht hatte. Dies in der heissesten Zeit des Sommers. Das Ereignis löste eine Protestwelle aus mit parlamentarischen Vorstössen in Bern und St. Gallen, um künftig umweltbelastende Veranstaltungen dieser Art zu verhindern.

Mittlerweile hat die vom Menschen verursachte Klimaerwärmung ein konkretes, bedrohliches Gesicht bekommen, die es mit allen Mitteln zu bekämpfen gilt. Zum Beispiel durch die rigorose Senkung des CO₂-Ausstosses. Täglich ist in den Medien die Rede von wirkungsvollen Massnahmen zur Reduktion des Treibhausgasausstosses, um die drohenden, katastrophalen Folgen der vom Menschen verursachten Klimaerwärmung möglichst gering zu halten.

Nicht zuletzt darum haben Veranstaltungen wie die IBAS'08 keinen Platz mehr und gehören der Vergangenheit an. Die AgF erwartet vom Gemeinderat Thal, dass er spätestens dieses Mal – angesichts der veränderten Klimavorzeichen – die gesundheits- und umweltschädigende Grossveranstaltung nicht bewilligt. Die AgF wird alle rechtlichen und politischen Mittel ausschöpfen, damit der Sommer 2008 ohne Flugshow genossen werden kann.

Warum ist Fliegen so klimaschädlich?

Beim Fliegen wirkt nicht allein das Kohlendioxid (CO₂) klimaschädlich. Hinzu kommen u.a. auch Kondensstreifen und Zirruswolken, die sich in grosser Höhe bilden und die das regionale Klima beeinflussen können. Insgesamt wird daher die gesamte Klimawirkung der verschiedenen Effekte auf das Zwei- bis Vierfache des CO₂-Ausstosses geschätzt.

Diesen Effekt konnten US-Forscher übrigens anhand einer «einmaligen Gelegenheit» messen, nämlich beim dreitägigen Flugverbot nach den Anschlägen vom 11. September 2001 in den USA: Kondensstreifen verringern den Bereich zwischen der Tageshöchsttemperatur und dem nächtlichen Tiefstwert im Durchschnitt um mehr als ein Grad Celsius.

Ihre Ergebnisse präsentieren David Travis und Kollegen von der Universität Wisconsin in Whitewater in der Zeitschrift «Nature» (Bd. 418, S. 601).

Flugverkehr und Klimaschutz auf einen Blick

Der Flugverkehr

■ bewirkt eine hohe Klimabelastung: Beim Fliegen wird nicht nur Kohlendioxid, sondern auch Stickoxide, Wasserdampf und andere Treibhausgase auf einer Höhe von über 10'000 Metern über Meer emittiert. Die Klimawirkung all dieser Gase zusammen ist 2 bis 4 Mal höher als von CO₂ alleine.

■ zeigt ein starkes Wachstum: Der Flugverkehr wächst schneller als jeder andere Transportsektor. Durchschnittlich verdoppelt er sich alle 10-15 Jahre.

■ operiert steuerfrei: Während jeder Liter Benzin mit mehr als 80 Rappen besteuert wird, erfreut sich Kerosin – der Flugtreibstoff – der Steuerfreiheit.

■ profitiert von Gesetzeschwächen: Der Flugverkehr ist im Kyoto-Protokoll sowie im schweizerischen CO₂-Gesetz als Verursacher von Treibhausgasen explizit ausgeklammert.

Nachruf

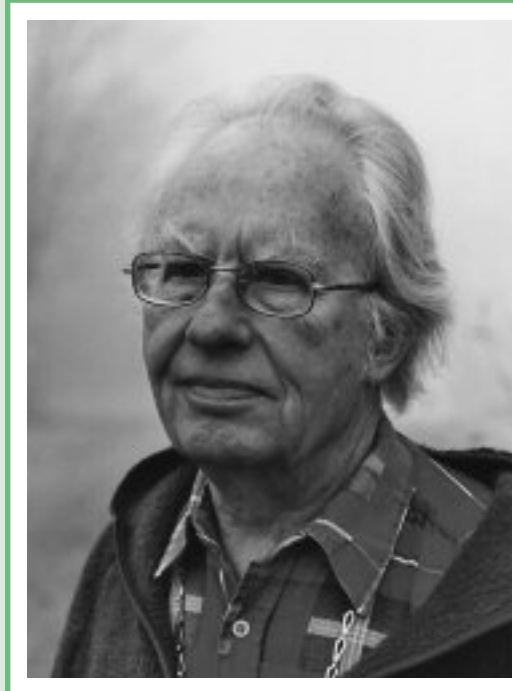
Bruno Würth

Am 12. Februar 2007 ist Bruno Würth 79-jährig in Staad gestorben. Als begnadeter Kunstmaler einerseits und engagierter Natur- und Tierschützer andererseits war er einer breiten Öffentlichkeit weit über die Region hinaus bekannt. Mit Bruno verlieren wir einen vorbildlichen Kämpfer für mehr Gerechtigkeit, der sich unermüdlich für die Rechte der Schwächsten – für die Natur und die Tiere – einsetzte.

Als ehemaliger Co-Präsident und langjähriges Vorstandsmitglied gehörte Bruno zu den Umweltschützern der ersten Stunde, die sich konsequent und hartnäckig für den Schutz von Natur und Umwelt eingesetzt hatten. Durch seinen unermüdlichen, kompromisslosen Einsatz für die Erhaltung der reizvollen Landschaft in unmittelbarer Nähe des wunderschönen Naturschutzgebietes am Alten Rhein hat sich Bruno nicht nur Freunde, jedoch weit herum Respekt und Achtung verschafft.

Persönlichkeiten wie ihm ist es schliesslich zu verdanken, dass das Flugfeld Altenrhein noch immer den Status eines Provinzflugplatzes aufweist, in dessen Umfeld es sich auch heute noch einigermaßen ruhig leben lässt. Der Fluglärm – Hauptstreitpunkt seit jeher – ist zwar nach wie vor ein Dauerthema. Im Vergleich zu anderen Flugplätzen können wir uns jedoch glücklich schätzen, die Emissionen des Flugverkehrs aufgrund hart erkämpfter Rahmenbedingungen auch in Zukunft einigermaßen in Grenzen halten zu können.

Bruno ist 1927 in Altenrhein geboren und aufgewachsen. Im legendären «Weissen Haus», wo die Eltern eine Gaststätte betrieben, lernte er



von Kindsbeinen an die Schönheiten der wilden Natur am Alten Rhein und der weiten Riedlandschaften des nahen Rheindeltas schätzen und bewundern, was ihn für das weitere Leben prägte.

Sein Elternhaus war aber auch Treffpunkt vieler Künstler, insbesondere Landschaftsmaler, was mit zu seiner künstlerischen Entwicklung beigetragen haben dürfte. Nach der Ausbildung zum Grafiker war er rund 20 Jahre lang selbständig tätig. Nach der Aufgabe seiner Werbeagentur in Zürich kehrte er Anfang der 70er-Jahre in die Ostschweiz nach Staad zurück, wo er sich der schnell wachsenden Widerstandsbewegung gegen den Fluglärm in Altenrhein – der Aktion gegen Fluglärm – anschloss.

Er engagierte sich sofort stark in der AgF, indem er Leserbrief verfasste, Briefe und Eingaben an Behörden schrieb und die Öffentlichkeit auf den schleichenden Ausbau des Flugbetriebs in Altenrhein aufmerksam machte. Aufgrund seiner Gewandtheit in Wort und Schrift wurde er schon bald mit der Aufgabe als Sekretär und Pressesprecher der AgF betraut. Innert kurzer Zeit erreichte er eine erstaunlich hohe Medienpräsenz. Das war denn auch der Grund, warum Bruno Würth in der Öffentlichkeit lange Zeit als «Mister AgF» wahrgenommen wurde. Bruno Würth und AgF wurden untrennbar verbundene Begriffe.

Bruno knüpfte und unterhielt wichtige Kontakte zu den verschiedenen Umweltorganisationen dies- und jenseits der Grenzen, um ein möglichst starkes Gegengewicht gegen die mächtige Luftfahrtlobby zu bilden. Er beteiligte sich an Friedensmärschen, organisierte Demonstrationen und war sogar bei der legendären «Pistenbesetzung» von 1991 mit dabei. Kurzum, Bruno setzte sich mit Leib und Seele für die Erhaltung der einzigartigen Landschaft am oberen Bodensee ein und für die Bewahrung des Lebensraums zehntausender von Menschen vor der Zerstörung durch Fluglärm und Luftverschmutzung.

Wir haben mit Bruno eine starke Persönlichkeit verloren und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren. Sein vorbildlicher, nie erlahmender Einsatz ist für uns Verpflichtung, für seine – die unseren – Ziele gemeinsam weiterzukämpfen.

H. Grob



Vorarlberg setzt auf den Airport Friedrichshafen

Es besteht kein Zweifel mehr, das Land Vorarlberg setzt voll auf den nahe gelegenen, gut ausgebauten Bodensee-Airport Friedrichshafen. Die Vorarlberger Landesregierung hat nämlich beschlossen, die Ausweitung der Busverbindung von Vorarlberg zum Flughafen Friedrichshafen mit 50'000 Euro finanziell zu unterstützen und somit die Hälfte der Kosten für die verbesserte Anbindung beizusteuern. Die andere Hälfte teilen sich die Flughäfen Friedrichshafen und Wien. Seit 26. März bedient werktags fünfmal ein Bus die Strecke zwischen Vorarlberg und Friedrichshafen.

Dieser Schritt ist die logische Konsequenz auf das kategorische Nein Vorarlbergs zu einem konzessionierten Linienflugplatz in Altenrhein und verdeutlicht die beispiellos hohe Flugplatzdichte im Dreiländereck Deutschland, Österreich und der Schweiz.

Schlechte Karten für Altenrhein

Keine Freude an dieser Entwicklung dürfte die Airport Altenrhein AG als Besitzerin des Flugfeldes haben, die bisher angeblich auf einen Anteil von über 60% der Flugpassagiere aus Vorarlberg zählen konnte und nun befürchten muss, davon immer mehr an die Konkurrenz in Friedrichshafen zu verlieren.

Aber auch Ereignisse, die weit zurück liegen, wirken sich noch heute negativ auf die Attraktivität des Standortes Altenrhein aus. Daran erinnerte kürzlich Landeshauptmann Herbert Sausgruber, der übrigens in Höchst, in einer vom Flugverkehr Altenrheims am stärksten betroffenen Vorarlberger Gemeinde, wohnt: Als sich die Vorarlberger vor rund drei Jahrzehnten überlegten, ob sie das Flugfeld Hohenems zu einem Flugplatz ausbauen sollten, wurde der Nachbar angefragt, ob die dort startenden und landenden Flugzeuge über Diepoldsau eine Volte fliegen dürften. Die Antwort aus der Schweiz, so erinnerte sich Sausgruber, sei deutlich gewesen: «Keinen einzigen Meter.»



**Am 17. Juni NEIN zur Zerstörung von Natur und Heimat
NEIN zum VL Nachtrag zum Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege**

Ausnahmebewilligungen – hemmungslos – grenzenlos

Bis zu 49 Ausnahmebewilligungen in einem einzigen Monat wurden für Ab- und Anflüge ausserhalb der offiziellen Betriebszeiten auf dem Flugfeld Altenrhein erteilt. Auch Sonntage sind alles andere als «heilig» wenn es darum geht, einem «geschäftlichen» An- oder Abflug in der Mittagspause oder spät abends eine Sonderbewilligung zu erteilen.

Spitzenmonat seit Juli 2006 bis Januar 2007 ist der Januar. 49 mal wurde in diesem Monat eine Bewilligung zur Landung oder zum Abflug ausserhalb der erlaubten Betriebszeit erteilt. Ebenfalls Spitze ist dieser Monat in den ausserzeitlichen Flugbewegungen an den Sonntagen: An 12 Sonntagen wurden die Anwohner und Anwohnerinnen in ihrer verdienten Sonntagsruhe hemmungslos in den frühen Morgenstunden, über Mittag oder abends aufgeschreckt.

Wozu wurden denn Betriebszeiten überhaupt eingeführt, wenn täglich Ausnahmebewilligungen erteilt werden...? Während den 5 WEF-Tagen wurden im Januar 19 Ausnahmebewilligungen erteilt. Ist doch klar, dass die WEF-Teilnehmer (World Economy Forum) mehr Rechte haben. Rücksichtnahme gegenüber anderen ist ohnehin nicht mehr in und was zählen da schon die paar Tausend Anwohner und Anwohnerinnen!

Auch das BAZL erhielt am 16. Oktober 2006 um 12:09 Uhr eine Abflugurlaubnis. Diese Herren mussten wohl ganz dringend zurück an Ihr Schreibpult!

Militärische Pünktlichkeit ist am 17. Oktober 2006 zu verzeichnen. Die Militäroberen kamen zu spät am Flugplatz an und durften selbstverständlich nach 21.00 Uhr noch weiterfliegen. Verständlich... , die müssen die Schweiz bewachen und da zählt jede Minute!

Ausnahmebewilligungen wären meines Erachtens nur in zwei Fällen tatsächlich angebracht: bei technischen Problemen oder für Ambulanzflüge. In den letzten 7 Monaten mussten dafür lediglich 5 Bewilligungen ausserhalb der Betriebszeiten erteilt werden. C. Metzler

Erteilte Ausnahmebewilligungen:

- Juli 06:** 39 mal, davon 2 an Sonntagen
- Aug. 06:** 32 mal, davon 4 an Sonntagen
- Sept. 06:** 28 mal, davon 4 an Sonntagen
- Okt. 06:** 25 mal, davon 5 an Sonntagen
- Nov. 06:** 21 mal, davon 4 an Sonntagen
- Dez. 06:** 36 mal, davon 2 an Sonntagen
- Jan. 07:** 49 mal, davon 12 an Sonntagen

(vgl. Auszug aus Liste der Ausnahmebewilligungen Januar 2007)

Datum	Luftfahrzeug Call Sign	Typ	An-/Abflug	Ausnahmebewilligung	Zeit	Grund Bemerkung	AL
02.01.2007	PHNRD	C421	nach Middelburg/Midden Zeeland	12:12	Geschäftlich	IFR28	A
02.01.2007	NJE3XW	C58X	nach Farnborough	12:32	Gewerblich	IFR28	A
02.01.2007	HJD2DN	LJ45	nach Leeds / Bradford	12:38	Gewerblich	IFR28	A
03.01.2007	NJE2RK	F2TH	von Innsbruck	13:08	Ferien-Flug	IFR28	A
03.01.2007	HRDGN	MON	von Grenchen	12:21	Geschäftlich	IFR10	A
29.01.2007	PHGZU	C58X	nach Compagny	12:00	Gewerblich	IFR10	A
29.01.2007	HBZBU	B06	nach London City	13:19	Gewerblich	IFR28	A
29.01.2007	HBZBU	B06	von Dives	12:21	Gewerblich	IFR28	A
29.01.2007	OC9123	C180	nach München	12:25	Gewerblich	IFR28	A
29.01.2007	ALU8AK	DH8D	von Brize Nardos	12:58	Gewerblich	IFR28	A
29.01.2007	CLU1615	C580	von Wien	20:56	Gewerblich	VFR28	A

● = Sonntage
A = Ausserhalb der generellen Öffnungszeiten

Aviatische Fischvergiftung

«Mit dem Flugzeug an den Autosalon Genf, an dessen Eröffnungstag. Sagen Sie mir: Wer träumt da nicht von?»

So titelten die Bodensee-Nachrichten schwärmerisch über einen Flug, der, als «Aviatische Delikatesse» angekündigt, sich eher zu einem mittleren aviatischen Alptraum entwickelt hatte. Aus dem kroatischen Zagreb (!) flog die «für Altenrheiner Verhältnisse riesige Fokker» her und hätte 85 Flug- und Auto-Begeisterte von Altenrhein an den Autosalon befördern sollen. Sollen! Statt dessen landete die Maschine in Friedrichshafen. Die 85 Autofans durften ohne Mehrkosten die Annehmlichkeiten einer Busreise um den oberen Bodensee und eine geruhsame längere Wartezeit im Flugzeug geniessen.

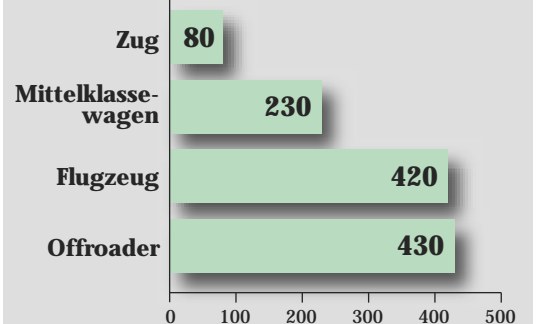
Der aviatische Leckerbissen verdarb zur aviatischen Fischvergiftung. Die St.Galler Nachrichten meinten dazu, die Landung sei nicht wegen dem leichten Regen nach Friedrichshafen verlegt worden, sondern weil der «noch junge Pilot Schiss hatte, auf der kurzen Strecke (!) mit dem Fokker zu landen. Bei Insidern der Aviatik löste dies ein Kopfschütteln aus». – Die Insider sind also der Meinung, dass man ohne weiteres das Leben von Passagieren und Besatzung aufs Spiel setzen soll, auch wenn die Maschine zu schwer – oder nach anderer Lesart – die Piste zu kurz ist. Das BAZL meinte hingegen: Ein klarer Entscheid der Crew, im Zweifel zu Gunsten der Flugsicherheit (und gegen eine Landung) ist in jedem Fall zu begrüssen und zu unterstützen. Aus diesem einzelnen Ereignis darf aber nicht geschlossen werden, dass die Piste für Landungen dieses Flugzeugtyps generell ungeeignet sei.

So, jetzt wissen wir's. Piloten, lasst Euch von Journis und Aviatik-Insidern sagen, wann und wo ihr zu landen habt. Wann's schiefe geht und ihr mitsamt Maschine und Passagieren im Bodensee landet, wird euch niemand mehr zur Rechenschaft ziehen und das BAZL schreibt einen Bericht.

R. Alther

Der Kluge fährt im Zuge

CO₂-Ausstoss einer Reise von Zürich nach Hamburg (eine Person, hin und zurück), in Kilogramm



Quelle: FACTS 5/07, myclimate

Mitgliederbeitrag 2007

Sehr geehrte Mitglieder Sehr geehrte Gönnerninnen 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. Bruschweiler
I. Bruschweiler, Kassierin

Unsere Mitgliederbeiträge bleiben auch dieses Jahr unverändert und betragen:

- Einzelmitglied: Fr. 30.–
- Familienmitglieder: Fr. 40.–
- Kollektivmitglieder: Fr. 100.–

PC-Konto 90-20176-8

Vielen Dank
für Ihre wertvolle Unterstützung!