

FLAB

Klimaschutz hat Vorrang

FRIEDLICHE
LANDSCHAFT
AM
BODENSEE

EDITORIAL

Darum braucht es die AgF!

Ein halbes Jahr ist es her, seit sich die AgF erfolgreich gegen eine Anflugbefahrung auf dem Flugfeld Altenrhein durchgesetzt hat. Das BAZL hiess die Einsprache der AgF gut und wies das Bauvorhaben zur Überarbeitung an die Airport Altenrhein AG zurück. Das Projekt sah unter anderem den Bau eines Lichtsignals auf der einzigen Zufahrtstrasse nach Altenrhein vor, mit welchem die Strasse bei Anflügen mit Anflugbefahrung jeweils während mehreren Minuten hätte gesperrt werden müssen. Gleich wie die betroffene Bevölkerung empfand auch das BAZL die Beeinträchtigung des Strassenverkehrs als zu gross und verlangte von der Bauherrschaft eine entsprechende Projektänderung.

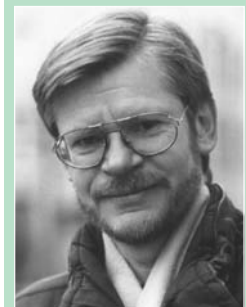
Obwohl diese schon kurz darauf die Einreichung eines überarbeiteten Projekts mit stark verbessertem Zugang nach Altenrhein ankündigte, ist bis heute in dieser Sache nichts mehr geschehen. Offensichtlich scheint die Erfüllung der BAZL-Auflagen doch schwieriger zu sein als angenommen. Oder könnte es sein, dass sich die Flugplatzbetreiberin – angesichts der starken Opposition gegen jeglichen Flugplatzausbau in Altenrhein – auch beim überarbeiteten Projekt wenig Chancen ausrechnet und gar nicht erst einen zweiten Versuch wagt?

Wie wir in der letzten FLAB berichteten, hatte Nationalrätin Pia Hollenstein (Grüne/SG) diesen Frühling ein Postulat eingereicht und den Bundesrat beauftragt zu prüfen, wie sichergestellt werde, dass «Altenrhein» nicht die mit Steuermilliarden finanzierte «SWISS» konkurrenzieren. Auslöser war eine Umfrage der «Airport Altenrhein AG» zusammen mit der «IHK St. Gallen» bei Wirtschaftsunternehmen zur Ermittlung ihrer Flug-Bedürfnisse. Weiter verlangte sie auch zu prüfen, ob dem Flugplatz im Rahmen eines 10-jährigen Moratoriums keine Konzession für den Ausbau zu einem Regionalflugplatz gewährt werden soll.

Inzwischen liegen die Antworten des Bundesrates vor. Zur Konkurrenzierung der «SWISS» durch Altenrhein beruft er sich auf den freien Markt und ist nicht gewillt, marktregulierend einzugreifen.

Aufschlussreich ist die Antwort zum Konzessions-Moratorium. So stützt sich der Bundesrat auf die Festlegungen im Sachplan Infrastruktur «SIL» ab, welchen er am 18.10.2000 verabschiedet hat und meint u.a.: «St. Gallen-Altenrhein gehört ... zum Netz der Regionalflugplätze mit Linienverkehr, besitzt aber den Status eines Flugfeldes. Falls sich der Linienverkehr auf diesem Flugplatz weiter entwickelt, wird er konzediert. ...»

Für die AgF bedeutet dies die Fortführung der seit über 20 Jahren angewandten erfolgreichen Strategie zur Begrenzung des Flugverkehrs in Altenrhein. Das heisst, dass wir auch künftig jeden weiteren Schritt zur Ausweitung des Flugbetriebs in Altenrhein mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln bekämpfen werden und konsequent für die Erhaltung der Lebensqualität in dieser wunderschönen Landschaft eintreten werden.



Heinz Grob
Rorschacherberg
Präsident AgF

Weltweite Zunahme verheerender Naturkatastrophen

Die Klimaerwärmung findet statt

Extreme Wetterereignisse wie Überschwemmungen, Stürme, Hitzewellen und Dürrekatastrophen häufen sich mit erschreckendem Tempo. Gewalt und Schadensmass grosser Naturkatastrophen haben zudem in den letzten Jahren weltweit dramatisch zugenommen. Es besteht kein Zweifel mehr: die vorausgesagte Klimaerwärmung als Folge des durch den Menschen verursachten Treibhauseffektes findet statt.

Hauptverantwortlich dafür 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, Erdgas und Kohle entsteht. Neben dem Heizen sowie der Energieerzeugung steht dabei der Verkehr als Hauptverursacher fest. Während der Autoverkehr aufgrund technischer Fortschritte nur noch wenig zur weltweiten Energieverbrauchszunahme beisteuert, nimmt der Treibstoffver-

brauch des trotz Luftfahrtkrise nach wie vor schnell wachsenden Flugverkehrs stark zu.

Der boomende Luftverkehr ist das Stiefkind der Klimapolitik. Auch die Flugreisen von Schweizer Passagieren belasten die Atmosphäre immer stärker mit dem klimaschädigenden Kohlendioxid. Gelingt es nicht, die Wachstumsraten zu brechen, droht die Luftfahrt viele Bemühungen zur Reduktion der Treibhausgase zunichte zu machen. ■



Wasser bis unters Dach: Ein Wohnquartier in der tschechischen Ortschaft Kralupy.

Bild: ky

Luftverkehr schadet dem Klima dreifach ! ! !

Eine Redimensionierung des Luftverkehrs wäre dringend nötig. Die Luftfahrt macht nämlich den Klimatologen und Atmosphären-Chemikern sehr Sorgen. In den Reise Flughöhen sind Abgase viel schädlicher als in Bodennähe, ganz besonders die etwa 40%, welche in die Stratosphäre gelangen. Die Verweilzeit ist dort bis zum 100-fachen länger, weil Luftturbulenzen fehlen und die Luft über den Wolken nicht durch Ausregnen gereinigt wird. Auch das am Boden harmlose Abgaswasser ist in den Flughöhen schädlich. Es verstärkt den Treibhauseffekt, insbesondere durch die Bildung zusätzlicher Cirrus-Eiskristall-Bewölkung (zum Teil als Kondensstreifen sichtbar). Dünne Eiskristallwolken lassen das Sonnenlicht durch, strahlen aber von der Erde kommende Wärme zur Erde zurück.

Ausserdem verursachen die hohen Temperaturen in den Triebwerken einen besonders hohen Stickoxid-Ausstoss. Dieser bildet in den Flughöhen Smog-Ozon mit einer sogar noch höheren Klimawirksamkeit als das CO₂ des Flugverkehrs. Insgesamt haben laut einem von

über 100 Fachleuten erarbeiteten 350-seitigen IPCC-Bericht der Welt-Meteorologie-Organisation die Abgase in den Flughöhen die etwa dreifache Klimaerwärmung zur Folge gegenüber der gleichen Menge Abgase am Boden.

Mit den global durchschnittlich 40 Litern Treibstoffverbrauch pro Flugstunde und Person und 30 Litern pro Tonne Fracht und 100 km trägt der Flugverkehr somit übermässig stark zur Klima-Erwärmung bei, speziell in der Schweiz mit dem immer noch weit überdurchschnittlich dichten Flugverkehr.

Höhere Temperaturen verursachen mehr Wasser-Verdunstung über den Meeren. Dies hat heftigere Niederschläge und Stürme sowie mehr und grössere Lawinen, Murgänge und Überschwemmungen zur Folge. Staatliche finanzielle Förderungen des Flugverkehrs sind daher nicht akzeptabel.

Robert Egli, dipl. Chem.
8200 Schaffhausen

Die Klimaziele der Schweiz

Ungeachtet der Verzögerungen auf internationaler Ebene hält die Schweiz an ihrer Klimapolitik fest. Im Einklang mit der EU hat sie sich ein Reduktionsziel von 8% gesetzt. Dieses umfasst die sechs Treibhausgase Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄), Lachgas (N₂O) sowie die synthetischen Substanzen HFC, PFC und SF₆. Im Vergleich zum Ausgangsjahr 1990 schreibt das CO₂-Gesetz bis 2010 eine Verminderung der Kohlendioxid-Emissionen aus der Nutzung fossiler Energieträger um insgesamt 10% vor. Zusätzlich sind verbindliche Reduktionsziele für Brennstoffe (minus 15%) und Treibstoffe (minus 8%) verankert.

Eine wichtige Rolle spielen die freiwilligen Massnahmen von Wirtschaft und Privaten. Eine CO₂-Abgabe ist nur geplant, wenn sich die Ziele auf anderem Weg nicht erreichen lassen. Im Fall einer Einführung wären Branchen und Betriebe mit verbindlichen Verpflichtungen zur Begrenzung des CO₂-Ausstosses von der Abgabe befreit. Die entsprechenden Vereinbarungen sehen auch die Anrechnung von Reduktionsleistungen im Ausland vor.

Klimawirksame Kondensstreifen

Kondensstreifen von Flugzeugen in der Atmosphäre haben deutliche Auswirkungen auf die Temperaturen am Boden. Das haben US-Forscher anhand einer «einmaligen Gelegenheit» gemessen, dem dreitägigen Flugverbot nach den Anschlägen am 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 von Wisconsin in Whitewater in der Zeitschrift «Nature» (Bd. 418, S. 601). (SDA)

Kurt Moor, alt Kantonsrat und langjähriges AgF-Mitglied aus Widnau, hat uns erlaubt, folgenden Briefwechsel mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zu veröffentlichen:

Unzumutbarer Fluglärm

« Sehr geehrte Damen und Herren

Damit Sie sich ein Bild machen können, wer Ihnen schreibt, seien vorerst einige Angaben über meinen resp. über unseren (meine Frau eingeschlossen) Lebensstil festgehalten.

Wegen des Strassenlärms zu einem Sportzentrum verlegten wir unseren Wohnort in der selben Gemeinde an einen vermeintlich ruhigeren Ort. So weit so gut, der Strassenlärm ist fast weg. Den Rasenmäherlärm müssen wir von unseren Nachbarn leider in Kauf nehmen. Wir fahren kein Auto. Wir mähen, um Lärm zu vermeiden kein Rasen. Die Blumenwiese wird einmal im Jahr mit Sichel oder Sense gepflegt. Anstelle eines teuren Autos in der Garage wurden eine Fotovoltaik- und eine Warmwasserkollektor-Anlage auf dem Dach montiert.

Am 30. Juli bei schönem und warmem Wetter wollten wir wieder einmal unseren Balkon so richtig geniessen. Aber weit gefehlt: Von 13.50 Uhr bis 16.30 Uhr notierten wir sämtliche Kleinflugzeuge plus Helikopter, die mit lästigem, unzumutbarem Lärm kreuz und quer durch das schöne St.Galler Rheintal kurvten. Wir notierten 27 Vorbeiflüge, vielfach direkt über unser Haus (...). Ein Glück, dass heute der Akrobatikflieger, der oft mehrmals pro Woche südlich von Widnau seine Loopings und anderen Figuren trainiert und dabei manchmal nicht merkt, wie gefährlich nah er über die Wohnhäuser driftet, auch noch aufkreuzt.

Was sind das für Menschen, die Hunderte von Mitmenschen auf gemeine Art belästigen können?

Lärm ist perfide, wir können ihn nicht von uns abhalten, wir können ihn nicht zurückwerfen. Er dringt durch geschlossene Fenster. Man muss ihn wohl oder übel «schlucken». Wenn (als Vergleich) jemand unerlaubt ein fremdes Grundstück betritt begehrt er Hausfriedensbruch. Lärm ist auf gemeine Art «Hausfriedensbruch» und wir können den Verursacher nicht bestrafen. Wenn ich einen Piloten ohrfeige, kann er mich einklagen. Umgekehrt kann er mich mit seinem Lärm minutenlang belästigen, gleich «ohrfeigen».

Wir sind der Meinung, dass nicht nur der Linienverkehr, sondern besonders der Verkehr der Kleinflugzeuge eingeschränkt werden sollte. Beides aus Lärmgründen, aber auch aus Umweltschutzgründen (...).

Einige Anregungen zur Vermeidung von viel zu hohen Flugbewegungen:

- Flüge von Helikoptern und Kleinflugzeugen sollten nur noch für Rettungen und absolut notwendige Transporte zugelassen werden. Reine Vergnügungsflüge sollten eingestellt werden.
- Die Flugzeugindustrie entwickelt Motoren, die kaum noch zu hören sind, koste es was es wolle.
- Die Startgelder müssen noch drastischer vom Lärm abhängig sein. Es sind oft Lärmkisten unterwegs, bei denen man sich ernsthaft fragt: Warum wird einem solchen Ruhestörer überhaupt noch Startlaubnis gegeben?
- Eine weitere Möglichkeit sind Flugsimulatoren, die stark gefördert werden sollten. Hier kann der Pilot oder seine Passagiere das Flugvergnügen an Ort erleben, ohne Hunderte von Mitmenschen zu belästigen. Das leichte Schaukeln und das Motorengeräusch können ja künstlich erzeugt werden und auf dem Bildschirm erlebt man den Blick in die Bergwelt und in die Tiefe.

Die Kleinflugzeug-Fliegerei hat ihr Mass schon längst überschritten und es ist zu befürchten, dass ohne Gegenmassnahmen noch eine weitere Zunahme stattfindet. Darum bitten wir Sie, alles zu unternehmen um diese lärm- und abgasmässige Lufttraum-Verschmutzung auf ein erträgliches Mass abzusenken und grüssen Sie freundlich

K. und L. Moor-Köppel » Antwort BAZL

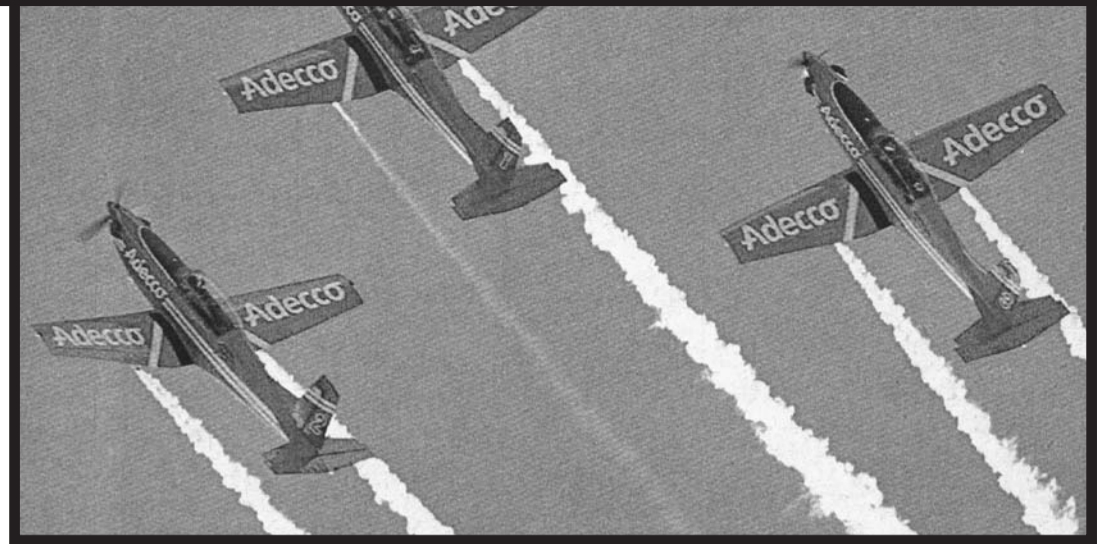


Bild: rtr/Andy Müller

Auszüge aus der Antwort des BAZL:

(vom 27.8.2002)

« Sehr geehrter Herr Moor-Köppel

Wir danken Ihnen für Ihren Brief (...).

Aus Ihren Ausführungen können wir entnehmen, dass Sie beispielhaft umweltbewusst leben und gratulieren Ihnen dafür. Auch gehen wir mit Ihnen einig, was die Problematik des Lärms anbelangt. Fluglärm ist tatsächlich perfide und im Freien kaum zu bekämpfen, und wir können gut verstehen, dass empfindliche Menschen darunter leiden (...). Nicht ganz folgen können wir Ihren Ausführungen bezüglich der Piloten, denen Sie offensichtlich nicht gerade wohlgesinnt sind. Dürfen wir Ihnen nahe legen, dass es nicht der Sinn und Zweck der Luftfahrt ist, Menschen auf gemeine Art zu belästigen und dass die meisten Piloten auf das ärgerliche Getöse der Flugzeuge gerne verzichten würden und selbst am meisten darunter leiden, da sie ja gerade hinter den Motoren sitzen und einen Gehörschutz brauchen.

Ihre Anregungen zur Vermeidung von Fluglärm sind logisch und gewisse davon wären leicht anzuwenden, wenn die Mehrheit unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger damit einverstanden wären. »

Danach folgt eine Belehrung über schweizerische und internationale Rechtsgrundlagen.

« Falls Sie beobachten können, dass sich gewisse Piloten nicht an die Verkehrsregeln halten (Tief Flüge oder Kunstflüge über dicht besiedeltem Gebiet), können Sie diese bei uns anzeigen und wir werden ein rechtliches Verfahren gegen fehlbare Piloten eröffnen. Dazu brauchen wir folgende Angaben:

- ➔ Genaue Beschreibung des Vorfalles (Skizze der Flugbahn und geschätzte Höhe)
- ➔ Kennzeichen des Luftfahrzeuges (HB-???) an Flügel und Rumpf)
- ➔ Ort und Datum des Vorfalles
- ➔ Genaue Zeit des Vorfalles

In der Beilage zu diesem Schreiben finden Sie eine Übersicht über die Fluglärmbekämpfung in der Schweiz (...).

Wir hoffen, Sie verstehen die Rahmenbedingungen und Mittel, die uns zur Überwachung des Luftverkehrs zur Verfügung stehen.

Mit freundlichen Grüssen

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Prozess Anlagen
Paul Stutz, Projektleiter Umwelt »

AgF Aktion gegen Fluglärm

Flugbewegungen in Altenrhein (Jahr 2001):

a) gewerbsmässige Flüge	
Flächenflugzeuge gewerbsmässig:	4'898
Helikopter gewerbsmässig:	42
Total Flugbewegungen:	4'940
b) nicht gewerbsmässige Flüge	
Flächenflugzeuge (inkl. Segler):	30'006
Helikopter:	2'234
Total Flugbewegungen:	32'240
Total Flugbewegungen:	37'180

Kummerkasten

Haben Sie Fragen zur Situation in Altenrhein oder Sorgen, was den Flugbetrieb betrifft? Sie können uns nicht nur über unsere Faxnummer, sondern auch per E-Mail erreichen:

agf@bluewin.ch

Nicht vergessen !

Am Mittwoch, 20. November 2002 um 20.00 Uhr findet unsere Hauptversammlung im Hotel/Restaurant Rosengarten Rorschach statt.

● Bitte beachten Sie, dass wir in ein neues Versammlungslokal ausweichen müssen, da das «Hafenbahnhof-Buffer» leider nicht mehr zur Verfügung steht.

Der «Rosengarten» befindet sich ca. 500 m westlich vom «Hafenbahnhof-Buffer» an der gleichen Strasse (Thurgauer Str. 22).

Eine Einladung ist dieser FLAB beigelegt. Wir würden uns freuen, Sie auch dieses Jahr an der HV begrüßen zu dürfen!

Auflistung eines besorgten Flugplatz-Anwohners über besondere Vorkommnisse in Altenrhein:

Vorkommnisse auf den Flugplatz Altenrhein (Flugplatz über Mittag geschlossen)		
22.5.02	12.05	Start einer Propellermaschine *
22.5.02	12.20	Landung einer Propellermaschine *
* Gemäss Tel. mit Dir. Schmid FFA sei die Maschine um 12.05 Uhr gestartet und um 12.20 Uhr mit Maschinenschaden gelandet.		
22.5.02	ca. 10.00	Rheintalflug überfliegt das Dorf Altenrhein im Tiefflug von Südost nach Nordwest. Antwort Schmid: Der Jet sei vom Co-Piloten vom Landekurs im Osten abgewichen und musste über das Dorf durchstarten.
22.5.02	12.52	Standlauf über Mittag einer Propellermaschine
	13.24	Dito
08.6.02	12.55	Landung eines Propeller- Kleinflugzeuges
Sa., 22.6.02	12.50	Start einer DC 3 nach Westen
So., 14.7.02	12.33	Start Rheintalflug
Do., 18.7.02	12.35	Start Jet
Woche 34		2 Heli- Ueberflüge über das Dorf Altenrhein (Triet AG)
So., 21.8.02	12.26	Start Jet Rheintalflug (Flugplatz geschlossen)
Mo., 22.8.02	17.30	3 Oldtimer im Tiefflug über Pist und westl. Dorf
So., 28.7.02	12.33	Start Jet Rheintalflug (Flugplatz geschlossen, Mittag)
Sa., 24.8.02	10.30	Hunter- Museums- Jet und 3 Venoms mit enormem Lärm gestartet
Do., 29.8.02	12.47	Start Jet Rheintalflug (Flugplatz geschlossen)
Fr., 30.8.02	13.00	Jet- Start (Flugplatz geschlossen)
So., 15.9.02	11.37	Hunter- Start (Bettag)
So., 15.9.02	17.45	Hunter- Start
Sa., 21.9.02	13.10	Start Rheintalflug Prop.- Maschine (Flugplatz geschl.)
So., 22.9.02	12.30	Start Rheintalflug- Jet (Flugplatz geschlossen)
So., 29.9.02	12.15	Start Rheintalflug- Jet (Flugplatz geschl.)
Sa., 28.9.02	ab 9.00	Beginn Flugplatz- Autorennen (trotz Zusage der Direktion keine Auto- Veranstaltungen mehr durchzuführen)
So., 29.9.02	ab 8.15	Autorennen (trotz geschlossenem Flugplatz)

2.10.02

Forderungen an die St. Galler Regierung: von Nationalrätin Pia Hollenstein, St. Gallen (Grüne/SG)

In der letzten FLAB veröffentlichten wir das Postulat von Nationalrätin Pia Hollenstein, St. Gallen, in welchem sie den Bunderat u.a. zur Konkurrenzierung der «SWISS» durch Altenrhein befragte sowie ein 10-jähriges Konzessionierungs-Moratorium für das Flugfeld Altenrhein forderte.

Der Bundesrat hat das Postulat am 26. Juni abgelehnt. Er stellt die so genannten «marktwirtschaftlichen Bedürfnisse» klar über die Interessen der Bevölkerung. Es ist absehbar, dass die bürgerliche Ratsmehrheit das Postulat ebenfalls ablehnen wird. Was bleibt nun zu tun?

Nur öffentlicher Druck kann dazu beitragen, dass von einer Konzessionierung abgesehen wird. Falls diese trotzdem gutgeheissen wird, müssten strenge Rahmenbedingungen angewendet werden, um einen Ausbau bis zum Kollaps der betroffenen Bevölkerung zu verhindern.

An den St. Galler Regierungsrat sind folgende Forderungen zu stellen:

- ➔ Bessere Kontrolle und Einhaltung der Betriebszeiten auf dem Flugplatz; bei Nichtbefolgung sollen Sanktionen verhängt werden
- ➔ Durchsetzung des Baus von Schallschutzwänden für Standläufe. Noch immer werden die Linienflugzeuge auf offenem Feld warm gehalten!
- ➔ Einschränkung des stark ansteigenden, lärmigen Helikopterbetriebs (gewerbliche, Taxi- und Vergnügungs-Flüge), der heute vom Lärmkorsett kaum tangiert wird.
- ➔ Helikopterflüge für das ökologisch und naturschützerisch verwerfliche Heli-Skiing sind ganz zu verbieten

Der Regierungsrat unseres Kantons muss sich für diese Anliegen auch beim Bund, resp. beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) nach allen Kräften einsetzen.

(Vollständiger Text und Bundesratsantwort sind zu beziehen bei Pia Hollenstein oder unter www.parlament.ch Rubrik persönliche Vorstösse)