

An die
Regierung des Kantons St. Gallen
Regierungsgebäude
9000 St. Gallen

Staad, 27. Oktober 2005

Konzessionierungsgesuch für das private Flugfeld Altenrhein

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident
sehr geehrte Regierungsrätinnen und Regierungsräte

Die Aktion gegen Fluglärm Altenrhein AgF, aus deren Schoss auch der schweizerische Schutzverband gegen Flugemissionen SSF hervorging, vertritt seit fast einem Viertel-Jahrhundert die Interessen der von den Auswirkungen des Flugbetriebes in Altenrhein betroffenen Bevölkerung und der Umwelt. Sie ist somit legitimiert und auch verpflichtet, sich in das Verfahren einzumischen.

Ausgangslage

Die Flugfeldbetreiberin verfolgt mit der Konzessionierung rein kommerzielle Ziele. Das ist legitim und verständlich. Bei der Beurteilung ihrer Forderungen und der Güterabwägung sollte sich die Regierung dieser Interessenlage indessen immer bewusst sein. Sie sollte sich auch darüber im Klaren sein, dass die Airport Altenrhein AG (AAAG) ihr Beziehungsnetz sowie alle Instrumente des Marketings und der PR einsetzt, um ihre wahren Ziele vor der Öffentlichkeit und den Behörden im Unklaren zu lassen. Aspekte, die sich auf ihr Ziel negativ auswirken könnten, werden verschwiegen, heruntergeredet und wo nötig abgelogen. Das war vor 25 Jahren so und hat sich unter keiner Eigentümerschaft geändert.

Die wahren Ziele der AAAG lassen sich zusammenfassen:

1. Sie will mehr Charterflüge abwickeln

Damit sie von den Reisebüros in die Prospekte aufgenommen wird, muss sie über einen Linienflugplan verfügen.

2. Sie will eine Zubringerrolle zu internationalen HUB's übernehmen

Nur darum will sie die Tagesbetriebszeiten morgens und abends um eine volle Stunde ausdehnen von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr.

Wollte sie, wie sie unermüdlich behauptet, «nur» Direktziele anfliegen, würde ein Start um 07.00 genügen. Es verbliebe jedem Geschäftsreisenden ausreichend Zeit, um jeden Sitzungsort in Europa noch früh im Vormittag zu erreichen.

3. Sie will mit dem Flugplatz mehr Geld verdienen

Geld zu verdienen ist nur an den Start- und Landegebühren. Je mehr Flugbewegungen, desto mehr Geld! Darum beharrt sie hartnäckig auf den 36'500 Bewegungen pro Jahr.

Ihrer Behauptung, an der Kleinaviatik kein Interesse zu haben, ist darum kein Glaube zu schenken.

Denn: Kleinvieh macht auch Mist. Ein Investor, wie sich der Eigentümer einstuft, ist sich nie zu schade, auch an Mist Geld zu verdienen.

Die Sprecher der AAAG und ihre Adlaten verbreiten wider besseres Wissen die Mähr, wonach sie auf eine Konzessionierung gerne verzichteten, würden ihr auf andere Weise mehr Linienflüge bewilligt.

Dem ist natürlich nicht so, denn mit der Konzessionierung fallen ihr weitere, unbezahlbare Vorteile in den Schoss.

Durch die Konzessionierung wird das private Flugfeld ein öffentlicher Regionalflugplatz. Dieser wird dadurch in die Lage versetzt,

- sich bei Überschreitung der im Reglement allenfalls festgelegten Zahl von Flugbewegungen auf die Zulassungspflicht zu berufen und die gesetzte Limite somit folgenlos überschreiten zu können.
(LFG Art. 36a Abs. 2)
Bei Bedarf kann sie sich auf die Bilateralen Verträge abstützen und ihre Forderungen in Brüssel durchsetzen.
- wenn es der Betrieb oder die Sicherheit erfordert, bauliche Massnahmen zu treffen, das der Konzessionärin zustehende Enteignungsrecht anzuwenden.
(LFG Art. 36a Abs. 1)
Das ist sehr nützlich, um Pistenverlängerungen/ -änderungen, Zweckhochbauten und Straßenverlegungen gegen den Willen der Eigentümer durchzusetzen.
- sich von der Pflicht zum Stellen von Visieren und der Öffentlichen Auflage befreit zu werden.
(LFG Art. 37c)
*Derzeit sind - ohne dass Visiere gestellt worden wären und ohne Auflageverfahren - die Bauarbeiten für die Pistenbefeuerung im Gange. Die Bewilligung hierfür war vor nicht allzu langer Zeit aufgrund einer AgF-Einsprache verweigert worden.
Jetzt wird die Anlage - bestehend aus mehreren Reihen Landschaft verschandelnder Leuchtmastenreihen von 4.80 bis 5.55 Meter Höhe - in Blitzeseile einfach hingestellt.
Die Regierung sollte sich bewusst sein, dass ein solches Vorgehen in der Bevölkerung eine unerhörte Wut entfacht. Das Gefühl, gegenüber der AAAG macht- und rechtlos zu sein, könnte zu unvorhersehbaren Reaktionen führen.*
- in der Umgebung ein Bau- und Benützungsverbot zu erwirken, also auch das Wohnen zu verbieten
(LFG Art. 42 b)
- die Freihaltung von Projektierungszonen zu verlangen
(LFG Art. 37n)
und so die Nutzung durch die dannzumaligen Eigentümer verhindern.
- um das Fass voll zu machen, beim Bund an die Kosten für den Bau, die Einrichtung, die Verbesserung oder Erweiterung zinsgünstige Darlehen bis zu 25% einzufordern.
(LFG Art. 101a Abs.2)
- unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Lage – an den Betrieb regelmässig beflogener Linien finanzielle Beiträge oder Darlehen zu verlangen.
(LFG Art. 101 Abs. 1 und 2)

Dass die genannten Optionen von der AAAG bald einmal genutzt werden, ist angesichts der in den letzten Jahren stark rückläufigen Linienflugbewegungen (siehe BAZL-Statistik) und der wachsenden und aggressiven Konkurrenz von Friedrichshafen (NZZ vom 29. Sept. 2005) nicht auszuschliessen.

Und dass die AAAG die zum Verkauf stehenden 20'000 m2 Boden auf dem Flugfeld zum Preis von CHF 5'000'000.- (à CHF 250.- / m2) nicht selbst erwirbt, spricht ebenfalls Bände.

Es entstände dann eine wahrlich paradoxe Situation: Die Regierung hätte unter dem Titel "Öffentlicher Verkehr" Gesuche um finanzielle Unterstützung des Linienverkehrs zu beurteilen, während zugleich - dank der Konzessionierung - die private Geschäftsfliegerei, der Charterflugverkehr, die Kleinaviatik und die Helikopterseuche in grossem Ausmass expandiert hätten. Ein Szenario notabene, auf das Parlamentarier, alle Umweltverbände, die AgF und andere realistische Skeptiker unermüdlich hingewiesen haben. Dieses Szenario in ihre Erwägung nicht oder ungenügend einbezogen zu haben, müsste der Regierung zu Recht zum Vorwurf gemacht werden.

Das bei der Konzessionierung angewendete Verfahren entspricht in keiner Weise der in unserem Lande fest verankerten direkten Demokratie.

Im Gegenteil! Der Prozess ist ausschliesslich von oben gesteuert. Das Volk hat rein nichts zu sagen. Die Gemeindepräsidenten werden zwar hinter verschlossenen Türen «angehört»; die St. Galler Regierung gibt Empfehlungen ab, entschieden wird im BAZL. Dieses lässt verlautbaren, es würde nichts gegen die Empfehlungen der Regierung bewilligen. Die Rechtsmittel gegen Entscheidung des BAZL sind dann erstens ungenügend und zweitens wenig wirksam.

Im ganzen Verfahren kommt somit der Haltung der St. Galler Regierung grösste Bedeutung zu. Sie entscheidet mit ihrer Stellungnahme, die durch keinen Grossratsbeschluss oder gar eine Volksabstimmung demokratisch legitimiert ist, über das zukünftige Wohlbefinden von vielen zehntausend Menschen am oberen Bodensee.

Die jetzige Regierung wird somit verantwortlich für die Folgen der Konzessionierung für die nächsten 30 Jahre. So lange dauert die Konzession. Kein Regierungsmitglied ist dann noch im Amt. Es wäre daher angebracht, die Bevölkerung nach einer unparteiisch geführten Informationskampagne selber am Entscheidungsprozess teilhaben zu lassen.

Denn wie erwähnt, die schwer nachteiligen Folgen sind für eine ganze Generation von Menschen unserer Region irreversibel.

Die Aktion gegen Fluglärm Altenrhein AgF ersucht darum die St. Galler Regierung,

- dass sie die Interessen zehntausender Anwohner, vieler Erholung Suchender, der Natur und des sanften Tourismus höher wertet, als das Bequemlichkeitsbedürfnis einer kleinen Minderheit.
- dass sie die Stellungnahmen der grossen Umweltorganisationen Pro Natura, VCS und WWF nicht minder gewichtet, als jene der IHK und anderer Verbände, die bezüglich Wirtschaftsinteressen den Allwissenheits- und Unfehlbarkeitsanspruch stellen.
- der Abwägung der ökonomischen gegen die ökologischen Werte nicht nur die Lärmbelastung, sondern alle anderen relevanten Beurteilungskriterien, wie zum Beispiel Zubringerverkehr, Luft- und Gewässerverschmutzung (auch durch Pisten-Taumittel) ebenfalls zu berücksichtigen.
- die Interessen der Standort- und der Überflug-Gemeinden (Arbon, Steinach, Horn) stärker zu gewichten, als jene der vom Lärm weniger betroffenen Dörfer.
- seriös abklären zu lassen, ob überhaupt ein ausreichendes Bedarfspotenzial besteht. Die von der AAAG bestellte und häufig zitierte Studie bei der FH St.Gallen müsste von der Regierung zumindest eingesehen und hinterfragt werden. Wie sachlich solche AuftragsStudien sind, lässt

sich schon daran messen, dass die vorangegangene (unter der Leitung von HSG-Professor Claude Caspar) noch Paris als wichtigste Destination nannte.

- Falls die Regierung eine eigene Studie in Auftrag gäbe, was angemessen wäre, so erwarten wir, dass damit eine **ausländische, neutrale** Institution beauftragt wird. Und explizit **nicht** das von Fliegerkreisen gesponserte «Center for Aviation Competence» an der Uni St. Gallen, zu dessen Beizug der Präsident der Regio Rorschach-Bodensee die Regierung auffordert.
- bei der Beurteilung der Lärmbelastigung im Umkreis von Altenrhein die gleichen Kriterien anzuwenden sind wie am oberen Zürichsee.
- dass sie für das Gebiet um Altenrhein dieselben Forderungen stellt, wie in ihrer Beschwerde an das BAZL für den Landstrich von Wil bis Wittenbach.
- sie möge bedenken, dass es das Vertrauen des Volkes in sie untergräbt, wenn sie sich dort, wo vier ihrer sieben Mitglieder wohnen, **gegen** und hier am Bodensee **für** mehr Fluglärm einsetzt.
- bei der Beurteilung des Gesuchs die sicherheitspolitischen Fragen nicht auszuklammern. In Zürich-Kloten wird mit strengen Kontrollen versucht, Zollvergehen, Geldwäsche Drogen- und Menschenschmuggel zu verhindern. In Altenrhein entscheidet jeder Pilot und Passagier selbst, ob er sich, seine Ware und seine männliche (oder weibliche!) Begleitung einer Personen- und Zollkontrolle unterwerfen will.

Sehr geehrte Damen und Herren,

gestatten Sie, dass wir nach der ausführlichen Schilderung der Ausgangslage unsere Forderungen in Kurzform unterbreiten.

Eine Konzessionierung ist nach unserer Meinung keineswegs ein Standortvorteil, ökonomisch fragwürdig, ökologisch nicht zu verantworten und insgesamt nicht im Interesse der Allgemeinheit. Lässt sie sich nicht verhindern, so müssten folgende Minimalforderungen erfüllt sein:

a) Flugbewegungen

Der Gesamtflugverkehr ist auf 33'000 Bewegungen pro Jahr zu beschränken.

Davon dürfen maximal 5'000 Bewegungen auf den Linien- und Charterflugverkehr entfallen.

b) Betriebszeiten

Die geltenden Betriebszeiten sind beizubehalten und durchzusetzen.

c) Lärmschutz

Der Flugplatzbetreiberin sind Standläufe ohne wirkungsvolle Schallschutzvorrichtungen zu untersagen.

Falls im Zuge der technischen Entwicklung leisere Flugzeuge eingesetzt werden können, darf die entsprechende Lärmreduktion nicht durch vermehrte Flugbewegungen oder einzelne lautere Flugzeuge kompensiert werden.

Die Grenzen der Lärmbelastung für österreichisches und schweizerisches Gebiet sind grundsätzlich gleichwertig festzulegen. Das heisst, dass der Bevölkerung im schweizerischen Einzugsgebiet des Flugplatzes der gleiche Schutz zukommen muss, wie jener im österreichischen Einzugsgebiet.

Fluganlässe oder einzelne Flugbewegungen, die dem Sport, der Schaulust, der Nostalgie oder dem Vergnügen dienen, werden nicht bewilligt.

d) Helikopterstandplatz, An- und Abflugrouten

Es ist nur ein einziger Helikopterstandplatz zu bewilligen. Der Standort ist so festzulegen, dass innerhalb des Flugfeldperimeters der grösste mögliche Abstand zu bestehendem oder geplantem Wohngebiet eingehalten wird.

Die An- und Abflugrouten sind so zu definieren, dass der grösste mögliche Abstand zu bestehendem oder geplantem Wohn- und Erholungsgebiet eingehalten wird.

e) Umweltrechtliche Erleichterungen

Es dürfen keinerlei umweltschutzrechtlichen Erleichterungen gewährt werden.

f) Perimetergebiet

Auf eine Ausdehnung des Flugplatzperimetergebietes, die Schaffung und Beibehaltung von Reserveflächen ist zu verzichten.

Die jetzige Piste ist in Form, Lage, Abmessungen und Beschaffenheit beizubehalten. Ein Rückbau ist zulässig.

g) Erschliessung

Die bestehende Zufahrt zum Dorf von Altenrhein darf zu keiner Zeit eingeschränkt werden. Die Kapazität der Strasse darf nicht zu Gunsten des Flugbetriebes ausgebaut werden.

Die Flugplatzbetreiberin ist anteilmässig zur Tilgung der Unterhaltskosten, insbesondere auch der Schneeräumung, heranzuziehen.

Bauliche Veränderungen sind in jedem Falle einem Verfahren nach kantonalem Baurecht zu unterziehen.

h) Öffentlicher Verkehr

Sollte eine Betriebskonzession erteilt werden, hat sich die Flugplatzbetreiberin an den Kosten für die Erschliessung und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs zu beteiligen.

i) Abgeltungen zu Lasten der Flugplatzbetreiberin

Die durch die Konzessionierung zu erwartende Mehrbelastung durch unterschiedlichste Immissionen müssen den Betroffenen finanziell abgegolten werden.

Es ist zudem ein unter kantonaler Aufsicht stehender Fond einzurichten, um die Wertvermindierungen von Liegenschaften in der Region abzugelten.

j) Öffentliche Sicherheit

Es ist durch geeignete Massnahmen auf Kosten der Flugplatzbetreiberin sicherzustellen, dass Zollvergehen, Geldwäsche, Drogen- und Menschenhandel sowie die Einschleusung von Terroristen verunmöglicht werden.

Alle vorgenannten Einschränkungen und Bedingungen müssen im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt SIL und, wo möglich, im Grundbuch verankert sein.

Wir bitten Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unsere Stellungnahme zu beachten und den Forderungen stattzugeben.

Mit freundlichen Grüssen

Aktion gegen Fluglärm AgF

Heinz Grob
Präsident

Rudolf Alther
Mitglied des Vorstandes

Kopie an:

- alle Mitglieder der St. Galler Regierung
- Frau Nationalrätin Pia Hollenstein, St. Gallen
- Pro Natura St. Gallen/Appenzell
- VCS St. Gallen/Appenzell
- WWF St. Gallen
- Bundesamt für Zivilluftfahrt, Bern