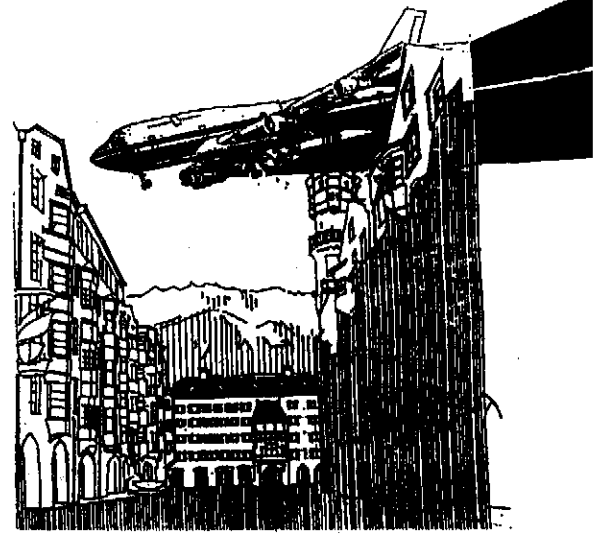


Verlagspostamt 6020
Postgebühr bar bezahlt
Jahresabonnement ATS 80,-
01Z022277 V

NR. 50

INFORMATION 2/2001



Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens

Innverlegung nicht verpflichtend!

Seit Monaten wird seitens des Innsbrucker Flughafen betont, daß zur Schaffung eines Pistenvorfeldes im Westen der Landebahn eine Innverlegung notwendig sei. Wie ein roter Faden zieht sich dabei ein, diese Maßnahme begründendes Argument durch die Diskussion: 150 Meter Pistenvorfeld seien nunmehr zwingend von der ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) vorgeschrieben. Der genaue Wortlaut des von der ICAO verschärften sogenannten Annex 14 lag zunächst nicht vor. Die „Grünen“ im Parlament in Wien haben dieses umfangreiche Kompendium (mit Ergänzungsband 260 Seiten in englischer Sprache) direkt von der ICAO in Paris besorgt.

Bereits im Vorwort wird explizit darauf hingewiesen, daß die Vertragsstaaten Abweichungen ihrer nationalen Vorschriften von den im Annex 14 enthaltenen internationalen Standards und Empfehlungen bekanntzugeben und zu veröffentlichen haben, wenn dies für die Sicherheit des Flugverkehrs relevant ist. Es kann und darf also Abweichungen geben. Obwohl die österreichischen Vorschriften für manche Flughäfen ein Pistenvorfeld von mindestens 300 m vorschreiben, erlauben es die vorhandenen Flächen nicht bei allen Flughäfen, die volle Länge vorzusehen. Nicht umsetzbare Standards sind bei der ICAO lediglich meldepflichtig.

Ein allfälliger Bescheid des Ministeriums, der die Erfüllung der ICAO-Standards im Annex 14 vorschreibt, ist aus dem nunmehr vorliegenden Regelwerk nicht begründbar.

Was steckt also hinter dem monatelangen Medienwirbel um die Innverlegung? Derzeit herrscht verdächtige Stille. Was wird da etwa wieder ausgeheckt? Aufgrund obiger Tatsachen ist der Schluß erlaubt, daß die Betreiber der Innverlegung nicht nur die Medien falsch informiert haben, sondern wahrscheinlich auch Politiker, die über diese Sache mitzuentcheiden haben.

Unsere Forderung ist legitim, daß sich der Flugverkehr der Lage des Innsbrucker Flughafens im dicht verbauten Siedlungsgebiet anzupassen hat!

Antwort von BM van Staa

Nachdem wir in unserem letzten Mitteilungsblatt Kritik geübt hätten, daß auf unseren offenen Brief vom 17.1.2001 an BM van Staa noch immer keine Antwort erfolgt war, ist diese, datiert mit 28. März 2001, eingelangt. Wir zitieren daraus:

„Die nunmehr in Rede stehende Verlängerung der Sicherheitszone hat ausschließlich ihren Grund in sicherheitstechnischen Überlegungen. Infolge der besonderen Gegebenheiten Innsbrucks muß die Sicherheitszone sowohl westwärts wie ostwärts ein bestimmtes Ausmaß aufweisen. Östlich ist die Sicherheitszone ausreichend, westlich angeblich nicht. Ein entsprechender Bescheid seitens des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, mit dem dem Flughafen eine Pistenerweiterung (!!!) vorgeschrieben wird, ist bis dato noch nicht eingelangt und wird sofort nach Eintreffen dem Gemeinderat zur Kenntnis gebracht und veröffentlicht.“

Dem gegenüber stehen die Schlagzeilen in den Medien: „**Flughafen garantiert, Piste bleibt gleich lang**“ (T.T. 12.1.2001). Was soll nun am Flughafen wirklich passieren? Wird das Volk nur belogen oder herrscht ein massives Wissensdefizit in der Politik? Es besteht die Gefahr, daß diese Unwissenheit bewußt ausgenützt wird und es somit ein Leichtes ist, Entscheidungsträger über den Tisch zu ziehen.

Es ist jedenfalls erwiesen, daß laut Masterplan nach einer Innverlegung der Aufsetzpunkt (Schwelle) im Westen pistenauswärts um ca. 100 Meter weiter nach Westen versetzt werden soll.

Die Betriebszeit betreffend schreibt van Staa in seinem Brief : „*In Innsbruck endet die offizielle Betriebszeit für Starts von Linien- und Charterjets um 20 Uhr.*“ Richtig! Aber nur auf dem Papier! Die „inoffizielle“ Betriebszeit kennt jeder Bewohner von Innsbruck und Umgebung. Jets starten oft noch nach 22 Uhr und Landungen erfolgen auch noch nach Mitternacht, also längst nach dem „offiziellen“ Betriebszeitenende um 23 Uhr! Das ist dem Herrn Bürgermeister sehr wohl bekannt, aber die Politik ist entweder nicht in der Lage oder nicht willens, Ordnung zu schaffen. Beides ist ein Armutszeugnis. Es ist eine Unverfrorenheit, daß wegen einer Handvoll verspäteter Ankömmlinge die Bewohner von halb Innsbruck aus dem Schlaf gerissen werden. Ein Pilot hat vor einiger Zeit einem Flugpassagier erklärt, daß nachts nicht jeder Flughafen angeflogen werden kann, aber in Innsbruck ist das kein Problem! Wir danken der „Hohen Politik“ für so viel Verständnis!

Weiters schreibt van Staa:

„Innsbruck hat als erster europäischer Verkehrsflughafen die lauten Jets (Kapitel II), die heute noch auf den meisten europäischen Flughäfen verkehren, seit 1.5.1990 verbannt. Er wurde damit zum leisesten internationalen Verkehrsflughafen Europas. Andere österreichische Flughäfen sind erst später dieser Initiative gefolgt. Damit hat Innsbruck eine absolute Vorreiterrolle übernommen.“

Dazu möchten wir festhalten, daß weder der Innsbrucker noch die anderen Flughäfen eine diesbezügliche Initiative ergriffen haben. Im Gegenteil, sie haben finanzielle Einbußen befürchtet und bejammert. Es waren die Bürger und Bürgerinitiativen in ganz Österreich, darunter auch unsere Schutzgemeinschaft, die diese Maßnahme erreicht haben. Der damalige Verkehrsminister Streicher hat 1990 eine Verordnung zum Kapitel II-Verbot erlassen und mit dem Innsbrucker Flughafen begonnen, weil hier bereits damals die Bevölkerung vom Flugverkehr am meisten betroffen war und das auch kundgetan hat.

Entscheidend ist auch nicht die Kategorisierung der Flugzeuge, sondern die nach wie vor hier auftretenden Spitzenwerte bis weit über 100 dB!

Neues Raumordnungskonzept: Flughafenerweiterung?

Wir zitieren den Verordnungstext:

Das gesamte unbebaute Flughafenbetriebsgelände sowie jene darüber hinaus gehenden Flächen im Osten, Norden und Westen, welche im Hinblick auf die Sicherheit des Flughafens ebenfalls von jeglicher **Bebauung oder flughafenfremder Nutzung - ausgenommen landwirtschaftliche Nutzung - freizuhalten sind, sind bei der Überarbeitung bzw. Neuerlassung des Flächenwidmungsplanes als Sonderfläche ohne bauliche Nutzung vorzusehen.** Was passiert dann mit dem Fuß- und Radweg im Westen??

Dieses Raumordnungskonzept kann bis 15. August 2001 beim Stadtmagistrat Innsbruck, Stadtplanungsamt, beansprucht werden.

Sollte eine Erweiterung des Flughafenareals luftfahrtrechtlich genehmigt werden, so möchten wir darauf hinweisen, daß eine Erweiterung der Flugplatzgrenzen ein Verfahren nach § 68 des Luftfahrtgesetzes erfordert, in dem alle Liegenschaftseigentümer in der Sicherheitszone Parteistellung haben.

Der „umweltbewußte“ Familienairport Innsbruck

In „Innsbruck informiert“, dem Amtsblatt der Stadt Innsbruck, April-Ausgabe, wurde kräftig die Werbetrommel für den Innsbrucker Flughafen gerührt. Wir zitieren daraus:

„Unser Flughafen - in letzter Zeit in Diskussion wegen der nun per Bescheid gesetzlich vorgeschriebenen Verlängerung des Pistenvorfeldes (keine Verlängerung der derzeit 2000 m langen Flughafenpiste) - ist heute wohl nicht mehr wegzudenken. Derzeit wird eine Lösung gesucht, wie das Problem Pistenvorfeld im Westen der Landebahn am besten anzugehen ist.

Eine Verringerung des derzeitigen Flugangebotes (allein im Jahr 2000 eine Steigerung von 26,5 % ! - Anmerkung der Redaktion!) oder gar eine Auflassung des Flughafens kann wohl nicht zur Diskussion stehen Er wurde längst zum Heimatflughafen nicht nur für Tiroler, sondern auch für Urlauber aus Vorarlberg, Südtirol und Teilen Süddeutschlands.....

Werbung im Amtsblatt auf Kosten der Innsbrucker Steuerzahler!

TE 32



von
Helmut Schönauer

Kunstfliegerei

Wenn man ungeniert über einen Absturz einer Fluglinie lachen darf, dann tut das zwischendurch dem ganzen Land gut.

Was ist geschehen? Eine kleine Fluglinie wollte in Tirol der Einheitsfluglinie Konkurrenz machen und ist jetzt offensichtlich abgestürzt. Je nach Deutungen kreisen diverse Pleitegeier über den Maschinen, die aus dem Dienst genommen werden mussten, wie das im Konkursdeutsch heißt. Jetzt könnte man sagen, endlich spürt einmal die Wirtschaft selbst, wie blöd ein Leben ist, in dem nur die Null zählt. Jeder Arbeitnehmer muss sich nämlich mittlerweile täglich zweimal untersuchen lassen, ob er wohl profitabel ist, sonst schickt man ihn in die Wüste. Endlich spürt einmal ein Unternehmen samt Firmenwappen, wie lustig so ein Gang in die Wüste ist. Wer keine Null schafft, wird zu einer.

Aber in der Fliegerei herrschen offensichtlich andere Gesetze. Nicht nur, daß der Treibstoff nicht versteuert ist und jeder Passagier automatisch von der Öffentlichkeit in die Lüfte getragen wird, jetzt kommen aus der Wirtschaft selbst plötzlich Argumente wie Abwechslung, Ansehen, Tourismus, Anschluss an die Welt. Kurzum, die öffentliche Hand soll die Fliegerei plötzlich als wertvolle Kunstfliegerei sehen und der Gesellschaft auf die Beine helfen, weil es eben so nett aussieht, wenn am Innsbrucker Flughafen neben der roten auch eine blaue Maschine steht.

Nichts soll man! Der Regionalflugverkehr wird bestens bedient, wer zu Dumpingpreisen fliegt, soll (im übertragenen Sinn) abstürzen! Eine zusätzliche Förderung des Flugverkehrs wäre angesichts der Eisenbahnlagen, die im Außerfern und nach Osttirol eingestellt werden, wirklich ein starkes Stück Kunst!

Erschienen am 2.5.2001
im TIP Telfs und Schwaz,
nicht jedoch in Innsbruck

Flughafenchef Falch fordert:

Politiker sollen die „Air Alps“ nun retten

„Die Fluglinie Air Alps muss im Sinne des Wirtschaftsstandortes Tirol gerettet werden“, hat der Innsbrucker Flughafen-Chef Reinhold Falch bei Landes- und Stadt-Politikern gestern auf der Faßga interveniert. Erfolgreich: LH Weingartner signalisiert Bereitschaft!

„Krone“ 24.4.2001

FPÖ: Stadt soll Air Alps helfen

INNSBRUCK. StR Michael Bielowski soll sich für das Weiterbetreiben der Air Alps einsetzen. Das fordert der neue FPÖ-Stadtparteichef Klaus Wittauer. Für Innsbruck sei es notwendig, die Flugverbindungen zu den europäischen Geschäftszentren zu erhalten.

T.T. 20.4.2001

Sind sie noch zu retten?

Wie kommt der Steuerzahler dazu, ein durch Dumpingpreise beinahe in den Konkurs schlitterndes Unternehmen mit Steuergeldern zu unterstützen? **Laut Aussage von Flughafendirektor Falch zeige sich europaweit der Trend, daß immer mehr Fluganbindungen nur mit öffentlichen Millionenspritzen aufrecht zu erhalten sind.**

Wenn sich Fluglinien nicht rentieren, weil der Bedarf nicht gegeben ist und sie sich durch Dumpingpreise selbst ruinieren, gehören sie eingestellt. Sie sind verzichtbar.

„Fluglärm macht krank“

Am 14.5.2001 fand in Wien eine Fachenquete zum Thema „Fluglärm macht krank“ statt. Referenten waren Ärzte aus Österreich und Deutschland sowie ein österreichischer Rechtsexperte. Nationalratsabgeordnete Dr. Lichtenberger, Verkehrssprecherin der Grünen, faßt die alarmierenden Erkenntnisse der Fachenquete zusammen:

„Fluglärm ist nicht Belästigung einiger überempfindlicher Bürger, sondern eine echte Gesundheitsgefahr. Lärm macht krank. Egal, ob er subjektiv als störend empfunden wird oder nicht. Besonders kritisch sind Störungen der Nachtruhe. Lärm beeinflusst das Nerven- und Hormonsystem und erhöht das Risiko für Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems oder des Immunsystems. Dazu kommen psychische und soziale Belastungen.“

Um Lärm zu vermeiden, sei es unumgänglich, die Wachstumsphantasien im Flugverkehr - Verdoppelung in weniger als 10 Jahren - zu überdenken. **Neben erweiterten Nachtflugverboten seien emissionsabhängige Start- und Landgebühren sowie eine Beendigung der steuerlichen Privilegien von Flughäfen und Fluglinien dringend erforderlich.**

Fortsetzung nächste Seite!

Die deutsche Expertin Prof. Dr. Monika Bullinger präsentierte die Ergebnisse der „Münchener Fluglärmstudie - eine Langzeitstudie im Zusammenhang mit der Übersiedelung des Münchener Flughafens im Jahre 1992. Die Untersuchung einer großen Zahl von Familien mit Kindern erbrachte im Vergleich mit Kontrollgruppen den eindeutigen Beweis für klinisch bemerkbare Veränderungen bereits bei Kindern, von Erhöhungen der Stresshormonausschüttung über Blutdruck bis zu einer Verringerung der Lesefähigkeit und Gedächtnisleistung. Bullinger sprach sich vehement für eine Verringerung dieser Gesundheitsrisiken aus.

Steigende Stickoxidwerte in Innsbruck

Gemäß Pressemeldungen haben in Innsbruck die Stickoxide stark zugenommen. Sie werden dem zunehmenden Straßenverkehr zugeschrieben. Der zunehmende Flugverkehr wird nach wie vor nicht berücksichtigt. Bereits in unserem Mitteilungsblatt 2/1991 haben wir in einem Schreiben an alle Gemeinderäte folgende Expertenmeinung veröffentlicht und eine **Beschränkung der Flugbewegungen gefordert**:

„Moderne Flugzeuge erzeugen pro Kilogramm Treibstoff, etwa doppelt so viele Stickoxide wie die älteren Typen (Jets) ergeben aber weniger Ruß, Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe. Die Stickoxide sind jedoch die schädlichsten und produzieren in niedrigen Luftschichten Smog und Ozon. Beim Start wird zudem die 2 - 3-fache Menge Stickoxide pro kg erzeugt wie im Reiseflug. Bei der Verbrennung von 100 kg Flugtreibstoff entstehen ca. 2 kg giftige Stickoxide, das ist zehnmal mehr als bei der Verbrennung von 100 kg Heizöl“.

Steigende Stickoxydwerte

Kürzlich wurde erwähnt, dass die Schwefelemissionen rückläufig sind, was ja sehr lobenswert ist. Besorgniserregend sind aber dafür die steigenden Stickoxydwerte, die ja wieder die hohe Ozonbelastung verursachen sollen. Das Ganze wiederum kommt vom Verkehr. Bevor jetzt aber die Bevölkerung womöglich an ihrer Flexibilität gehindert werden soll, egal durch welche Einschränkungen, muss ich schnell etwas in Erinnerung bringen:

Es wurden prozentuell Zahlen genannt, über die enorme Zunahme(!) des Transitaufkommens gegen-

über der Vorjahre. Dasselbe ist aber auch beim Flugverkehr über Innsbruck festzustellen! Das heißt nicht unbedingt, dass viel mehr Maschinen starten und landen – aber dafür größere(!), das zeigt ja die Besucherzahl und manchmal die unerträgliche Lärmbelästigung. Wenn schon die Tiroler Bevölkerung büßt, dann muss doch erst einmal diese Fehlentwicklung beseitigt bzw. eingedämmt werden. Oder ist es üblich, die Opfer dafür auch noch bezahlen zu lassen – finanziell bzw. in jedem Fall gesundheitlich.

F. PAUZENBERGER
6020 Innsbruck

Saubere Luft für Innsbruck

Im „Umweltplan Innsbruck“ vermissem ich zur Projektgruppe Luft die Absicht des Flughafens, mit einer Innverlegung sein Areal zu erweitern. Dieses Vorhaben unter der Ägide eines autoritären Bürgermeisters tarnt sich hinter dem Vorwand eines höheren Sicherheitsstandards und verschweigt, dass die topografisch sensible Lage Innsbrucks keine höheren Frequenzen im Flugverkehr verträgt. (...) Wieder einmal werden die Bedürfnisse der Menschen von gewinnorientierten Überlegungen in den Hintergrund gedrängt. Vielleicht aber ist alles nur die Vorbereitung auf den Tag, an dem die schrottreifen Seelenverkäufer aus dem Osten in Innsbruck einfallen?

Hermann Linert, Innsbruck

T.T. 5./6. 5. 2001

TIP Mai 2001

Impressum: Herausgeber und Medieninhaber: Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens.

Bankverbindung: Konto-Nummer 66810-063-492 bei der Bank für Arbeit und Wirtschaft, BLZ. 14000

Kontaktadresse: W. Winkler, A-6020 Innsbruck, Hörtnaglstraße 1

Kontakttelefon: H. Auer, 0512/935338