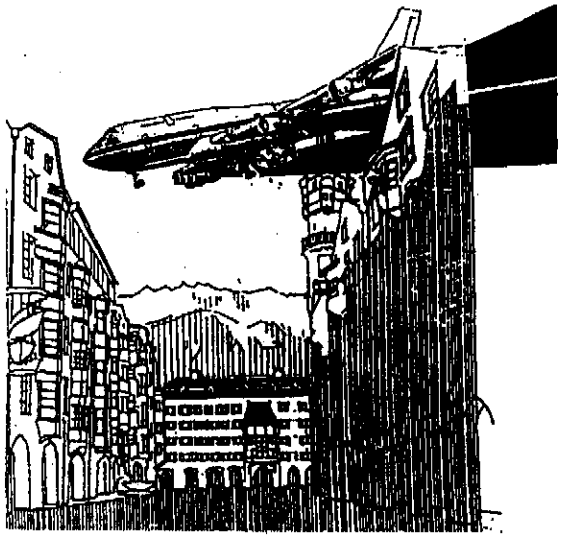
Verlagspostamt 6020
Postgebühr bar bezahlt
Jahresabonnement ATS 80,-
01Z022277 V

NR. 49 **INFORMATION 1/2001**



Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens

Innverlegung: Flughafen und Bürgermeister machen Druck

Jetzt ist die Katze aus dem Sack! Was viele für einen Wahnwitz halten, soll nun realisiert werden: Die Inn-Verlegung um kolportierte 300 Millionen Schilling (oder mehr?) zur Schaffung eines Pistenvorfeldes. BM van Staa höchstpersönlich hat in den Medien verkündet, „daß die Rechtslage so zu sein scheint (!), daß die Sicherheitszone im Westen erweitert werden muß, was zwangsläufig eine Verlegung des Inn bedeutet". Diverse offensichtlich unwissende Journalisten werden benützt und haben in den Medien die Bevölkerung bereits anfangs Jänner (!) wissen lassen, daß die ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) seit heuer (!) ihre Regeln geändert hat und ein größeres Pistenvorfeld zwingend vorschreibt. Am 18. Jänner ließ van Staa wieder verkünden, „daß ein diesbezüglicher Bescheid in den nächsten Wochen zugestellt würde". Telefonische Anfragen im Ministerium haben ergeben, daß dieses Thema nur von Innsbruck aus aktualisiert wurde. Im Ministerium war man erstaunt, daß sich der Innsbrucker Bürgermeister so sehr für die Innverlegung stark macht. Von einer Änderung der ICAO-Regeln war keine Rede. Bei jedem weiteren Telefonat mit der Obersten Zivilluftfahrtbehörde war ein Schwenk deutlich erkennbar, daß man dort bereit ist, den Innsbrucker Wünschen nachzukommen. Laut Medienbericht fuhren zu diesem Zweck Flughafendirektor Falch und Landesbaudirektor Amann - nun auch Vorsitzender im Flughafenaufsichtsrat - eigens nach Wien.
Auf unsere schriftliche Anfrage bei der Obersten Zivilluftfahrtbehörde, antwortete am 20.2.01 Ministerialrat Neidhard (auch Aufsichtrat in der Innbrucker Flughafenbetriebsgesellschaft!) wörtlich: „Unter Bezugnahme auf das Schreiben vom 12. Februar 2001 darf mitgeteilt werden, daß im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberster Zivilluftfahrtbehörde **kein auf die Schaffung eines „Pistenvorfeldes" bezüglicher Antrag der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. aufliegt".**
Es ist dies wieder einmal ein übles Spiel mit dem Bürger, für uns jedoch nicht neu. **Der Bescheid wird mit Sicherheit kommen !**

Laut Bericht in der Fliegerzeitung „Aero" 3/2001 wurde von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO Ende des Jahres 1999 die sicherheitsrelevante Empfehlung, daß jeder Airport ein mindestens 150 Meter langes Pistenvorfeld haben sollte, in einen Standard umgewandelt. Dem leistet die Oberste Zivilluftfahrtbehörde Folge und wird dem Alpenflughafen noch im Frühjahr 2001 die Errichtung eines solchen Pistenvorfeldes im Westen der Start- und Landebahn vorschreiben. Wir zitieren daraus wörtlich: „Die Erfüllung dieser Vorschrift macht die Verlegung des Inn notwendig. Kann diese Inn-Verdrängung nicht realisiert werden, hätte eine von der Behörde alternativ anzuordnende Pistenverkürzung gravierende Auswirkungen auf den Flugbetrieb bis hin zur Infragestellung der wirtschaftlichen Weiterführung des Airports. Da bleibt für uns nur noch die Frage: Warum hat man denn den **Regionalflughafen** so großspurig zu einem **internationalen Flughafen ausgebaut?**

Achtung! Alle Liegenschaftseigentümer in der Sicherheitszone haben in diesem Verfahren Parteistellung! Achten Sie bitte auf diesbezügliche Anschläge an den Anschlagtafeln in der Rathauspassage. Es ist wichtig, daß Sie Ihr Einspruchsrecht rechtzeitig wahrnehmen! (Nähere Information folgt!)

Offener Brief an Bürgermeister van Staa

Mit Schreiben vom 17.1.2001 haben wir gemeinsam mit Umweltorganisationen und Bürgerinitiativen die Problematik der Innverlegung aufgezeigt: Hier ein Auszug aus diesem Schreiben:

Bereits im Jahre 1982 listete das Verkehrsministerium in der Sicherheitszonen-Verordnung für den Flughafen Innsbruck annähernd 70 Luftfahrthindernisse auf. Darunter befinden sich neben diversen Gebäuden (Häuser, Kirchen, Stadtturm usw.) nicht nur der Inn-Fluß, sondern auch die Zaun- und Leitschienen der Autobahn, und vor allem die Ausläufer des Mittelgebirges, sowie die Nordkette samt Abhängen. Während ein Chefpilot der SAS vor 2 Jahren besorgt bemerkte, daß man an die Berge nicht zu nahe herankommen wolle, hat der Chef-Pilot der AUA bereits 1991 öffentlich festgestellt, daß nicht die Länge der Piste oder das fehlende Vorfeld als Problem zu bezeichnen sind, sondern die hohen Berge rund um Innsbruck und die Steigleistung der Flugzeuge. Es sind also in erster Linie die hohen Berge, die die Piloten als Sicherheitsrisiko nennen, und nicht das kurze Pistenvorfeld.

Würde der Inn den Wünschen des Flughafens entsprechend verlegt, so stellt sich die Frage, wann mit der Abtragung der übrigen Luftfahrthindernisse begonnen wird. Das Verkehrsministerium hat vor einem halben Jahr klargestellt, daß es eine absolute Sicherheit nicht geben kann. **Der Flughafen und sein Flugverkehr haben sich daher an die örtlichen Gegebenheiten samt dichter Wohnbebauung anzupassen und nicht umgekehrt!** Wenn man von „öffentlichem Interesse" spricht, so muß das in erster Linie für die Wohnbevölkerung gelten.

Sich heute auf eine „neue" Vorschrift der ICAO zu berufen, ist eine Täuschung der Bevölkerung, da diese Innverlegung bereits seit mehr als 10 Jahren im Masterplan als gewünschte Maßnahme aufscheint. In Wirklichkeit handelt es sich um eine Ausbaumaßnahme des Flughafens, die in erster Linie der geplanten 60%igen Steigerung des Linien- und Charterverkehrs mit immer größeren Flugzeugen dienen soll. In den neuen Plänen des adaptierten Masterplanes ist klar ersichtlich, daß u. a. der Aufsetzpunkt nach Westen verlegt und damit die Nutzfläche der Piste vergrößert wird.

Die Betreiber der Innverlegung werden aufgefordert, sich endlich darauf zu besinnen, daß der Innsbrucker Flughafen als Regionalflughafen mit Zubringerdiensten konzipiert ist und daran darf nicht gerüttelt werden. Man setzt die Akzeptanz des Flughafens bei der Wohnbevölkerung aufs Spiel, **deren Sicherheit und Lebensqualität in keiner Phase des Flughafenausbaues zur Diskussion stand.**

Obwohl die Betroffenheit der Wohnbevölkerung sowohl durch den Fluglärm als auch durch den Bodenlärm sehr groß ist, hat der Innsbrucker Flughafen im Unterschied zu anderen (auch österreichischen) Flughäfen bis heute noch keinen Schilling für Lärmschutzmaßnahmen ausgegeben. Jede Ausbaumaßnahme am Innsbrucker Flughafen stellt daher eine besondere Unverfrorenheit dar.....

Bis heute hat BM van Staa nicht geantwortet.

VBM Sprenger und sein „Schildbürgerstreich"

VBM Sprenger, Umweltreferent der Stadt, hat gemeinsam mit seinem ÖVP-Freund, GR Dr. Rainer, ein klares „JA" zur Innverlegung und „nein zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung" bekundet. Die beiden haben sich ausgemalt und den Bürgern vorgegaukelt, wie schön so eine „weiche Au" mit Erlen, Weiden und Pappeln sein könnte.....Der Forstreferent Sprenger hat vergessen, daß Bäume „in den Himmel" wachsen und somit Luftfahrthindernisse wären und das gleiche Schicksal erleiden würden wie schon vor Jahren die Sträucher am Inn, die in der Einflugschneise alle aus Sicherheitsgründen abrasiert wurden. Wenn der ÖVP die Ökologisierung so sehr am Herzen liegt, dann hätte sie doch schon längst damit beginnen können. Der Inn ist im gesamten Stadtbereich ein Kanal, und zwar weit mehr als westlich des Flughafens, wo es doch auch Sandbänke und Buchten gibt.

VBM Sprenger bezeichnet die von den Innsbrucker Grünen geforderte Umweltverträglichkeitsprüfung als „Schildbürgerstreich der Sonderklasse" und **„pervers".** Diesbezüglich gibt es aber weit kritischere Meinungen.

Univ. Prof. Dr. Psenner: UVP unerläßlich

In einem ORF-Interview sieht Univ. Prof. Dr. Psenner zwar die Innverlegung als eine Chance, den Fluß wieder in einen naturnahen Zustand zu bringen, ist aber gleichzeitig der Meinung, wenn die Innverlegung dazu dient das Verkehrsaufkommen zu erhöhen und größere Maschinen hereinzubringen, dann ist die Renaturierung nicht sehr sinnvoll. **Auf jeden Fall hält der Biologe die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Gegensatz zur Flughafenleitung und diversen Politikern aber für unerläßlich.**

Auch Schutzgemeinschaft fordert Umweltverträglichkeitsprüfung

Natürlich wäre eine Renaturierung des Inn eine sehr begrüßenswerte Sache und man könnte in weiten Bereichen - nicht nur westlich des Flughafens - sofort damit beginnen. Dazu wäre eine UVP nicht nötig. Eine Flußverlegung , die Gefährdung des Trinkwassers für Innsbruck im Flughafenareal sowie die Zunahme der Belastungen für die Menschen in dieser Stadt und ihrer Umgebung durch vermehrten Flugverkehr erfordern jedoch eine Umweltverträglichkeitsprüfung.

Aus der Umweltverträglichkeitsstudie der Universität

In dieser Studie aus dem Jahr 1993/94 wird zur Pistenvorfelderweiterung am Flughafen Innsbruck u.a. klar festgestellt:

....."Trotz der durchaus positiven ökologischen und sicherheitstechnischen Aspekte dieses Projektes raten wir, unter Rücksichtnahme auf die Lebensqualität und Sicherheit für die Bevölkerung Innsbrucks und Umgebung, nach dem derzeitigen Stand der Dinge von diesem Projekt Abstand zu nehmen und erst nach einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung mit dem Schwerpunkt Sozialverträglichkeit (Festlegung von oberen Belastungs-grenzen für Lärm- und Schadstoffemissionen) die Diskussion unter Einbeziehung der Bevölkerung wieder aufzunehmen."

Flughafendirektor: Piste wird um keinen Meter verlängert

Zur Erinnerung an unsere Mitglieder, aber auch für unsere neu Eingetretenen weisen wir nochmals darauf hin, daß im Masterplan ganz klar ersichtlich ist, daß die Benützungsfläche der Piste vergrößert wird, indem der westliche Aufsetzpunkt um über 100 Meter weiter nach Westen verlegt wird. Die vorprogrammierte Zunahme des Flugverkehrs um 60 % könnte dann leichter abgewickelt werden. Damit wäre eine wesentliche Zunahme des Fluglärms und der Schadstoffe verbunden. Gerade beim Landen und Starten wird am meisten Kerosin verbraucht - unmittelbar über den Köpfen der Bewohner!!

Eine Verkürzung der Piste **um nur 90 Meter** (plus 60 m vorhandenes Pistenvorfeld ergeben die geforderten 150 Meter) wird in den Medien so drastisch dargestellt, als ob die Schließung des Flughafens bevorstünde und der Flughafen kaputt gemacht würde. Man will damit beim unwissenden Bürger Unverständnis für eine „drohende Schließung" des Flughafens erwecken und Druck ausüben. Jedes Mittel ist recht, um wirtschaftliche Interessen durchzusetzen.

Dringender Antrag der Innsbrucker Grünen

Der Gemeinderat möge beschließen:

Der Bürgermeister wird ersucht, den erwarteten Bescheid des Bundesministeriums für Infrastruktur und Verkehr betreffend Schaffung eines westlichen Pistenvorfeldes am Innsbrucker Flughafen unverzüglich nach Einlangen dem Gemeinderatsklub zur Kenntnis zu bringen.

Der Bürgermeister wird ersucht, vor allfälligen weiteren (Planungs)maßnahmen (Innverlegung, Alternativen oder Berufung) im Gemeinderat ein Hearing abzuhalten, bei welchem neben den Gemeinderatsmitgliedern auch VertreterInnen des Bundesministeriums, des Flughafens, der AnrainerInnen, der Gemeinde Völs sowie UmweltexpertInnen befragt und gehört werden können.

Die Dringlichkeit wurde diesem Antrag ausnahmsweise zuerkannt, er wurde jedoch von der Mehrheit (wie abgesprochen !) <u>abgeschmettert.</u>

Innsbrucker Flughafen mit der höchsten Zuwachsrate

Die Prognosen des Flughafens und die Realität

Die im Masterplan angeführte Prognose bei den Flugbewegungen am Innsbrucker Flughafen weist von 1999 bis 2014 eine Steigerung von 60 % aus. **Laut „Aero" 3/2001" (Flugzeitschrift) sind die Flugbewegungen vom Jahr 1999 - 2000 um 26,5 % gestiegen** - soviel wie nirgends sonst in Österreich. **Es wurde in einem einzigen Jahr schon fast die Hälfte der Prognosezahl für 15 Jahre erreicht!!** Kein Wunder, daß die Betroffenheit der Bürger steigt! Vergleich mit dem viel zitierten Salzburger Flughafen: Steigerung 0,4 % !

Flughäfen in München und Zürich eingeschränkt

Urteil des VGH gegen den Münchner Flughafen (weit außerhalb der Stadt!)
Unter dem Titel „Nachtflugverbot endgültig" - Schwerer Schlag gegen Münchner Flughafen" wurde berichtet, daß das Urteil des Bayrischen Verwaltungsgerichtshofes jetzt rechtskräftig ist: Es gibt ein Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr. Ab dem Sommerfahrplan 2001 dürfen am Münchner Großflughafen in dieser Zeit nicht mehr als 38 Flugbewegungen stattfinden, egal was da alles Verspätung hat und auch ohne Rücksicht darauf, daß die Fluggäste statt in München auf anderen Flughäfen landen oder die Fluggäste am Flughafen-Terminal schlafen müssen!!
Der VGH hatte betont, die Flughafenanrainer hätten einen Anspruch auf Einhaltung der zunehmend überschrittenen Nachtflugregelung. Geeignete Maßnahmen: Abweisung verspäteter Flüge! Ausdünnen des Flugplanes! Das Gericht gab somit den Klagen von drei Anwohnern teilweise recht.

Urteil des Schweizer Bundesgerichtes
„Richtschnur muß das Wohlbefinden der Bevölkerung bleiben" - so die Meinung dieses Gerichtes. Mit seinem Urteil dämmt das Bundesgericht Lärm und Stickoxide ein. Der Flughafen darf wachsen, **die Umweltbelastung nicht! Mit „ökonomischen Argumenten" ist der Zürcher Flughafen nicht durchgekommen. Die ursprünglich aufgrund einer politischen Entscheidung des Bundesrates erhöhten Lärmgrenzwerte mußten wieder zurückgenommen werden. Außerdem wurde der Zürcher Flughafen zur Zahlung von 1,7 Milliarden Franken (!) für Lärmschutzmaßnahmen verdonnert. Zudem wurde die Nachtruhe von 5 Uhr auf 5,30 Uhr verlängert.** Der Schweizer Verkehrsklub (VCS) hatte eine Beschwerde gegen den bestehenden Emissionsplafond von 2400 Tonnen Stickoxide pro Jahr Beschwerde eingelegt. Der Flughafen hingegen vertrat die Meinung, „daß aus Gründen der Rentabilität" auf mindestens 3001 Tonnen erhöht werden müßte. Das Bundesgericht hielt an der 2400 Tonnen-Schwelle fest. **Daß es durch dieses Limit zu Beschränkungen des Luftverkehrs d. h. zur Plafonierung der Starts und Landungen kommen könne, sei im Interesse des Umweltschutzes in Kauf zu nehmen. Auch der Autoverkehr vom und zum Flughafen wurde bei den Emissionen mit einberechnet!**
Kein Zulassungszwang! Das oft gehörte Argument, der Flughafen müsse zwangsläufig alle Flugzeuge, die nach Zürich fliegen wollen, landen lassen, wurde vom Bundesgericht entkräftet.
Dasselbe Argument müssen wir uns übrigens auch in Innsbruck immer wieder anhören!

Offensichtlich kommen die Bürger in Sachen Flugverkehr nur durch die Befassung der Höchstgericht zu ihrem Recht !

In eigener Sache

Seit Gründung unserer Schutzgemeinschaft im Jahre 1989 ist der Mitgliedsbeitrag trotz diverser Teuerungen bei Versand- und Druckkosten, Bankgebühren usw. gleich geblieben. Aufgrund neuerlicher Kostensteigerungen, insbesondere bei der Post - Zahlung einer Vertragsabschlußgebühr von 1000 S, einer jährlichen fixen Beförderungsgebühr von S 2000,- und zudem höhere Versandtarife - sehen wir uns veranlaßt, den **Mitgliedsbeitrag auf Schilling 80,- pro Jahr und Person** zu erhöhen und bitten um Verständnis für diese Maßnahme. Der Mitgliedsbeitrag für Angehörige bleibt mit Schilling 20,- unverändert. Jene, die ihren Beitrag für 2001 in der bisherigen Höhe von S 50,- bereits bezahlt haben, brauchen keine Nachzahlungen leisten.

Unser Mitteilungsblatt hat den doppelten Effekt, wenn sie es an andere Interessierte weiterleiten oder dem Nachbarn in den Briefkasten werfen. Danke!

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