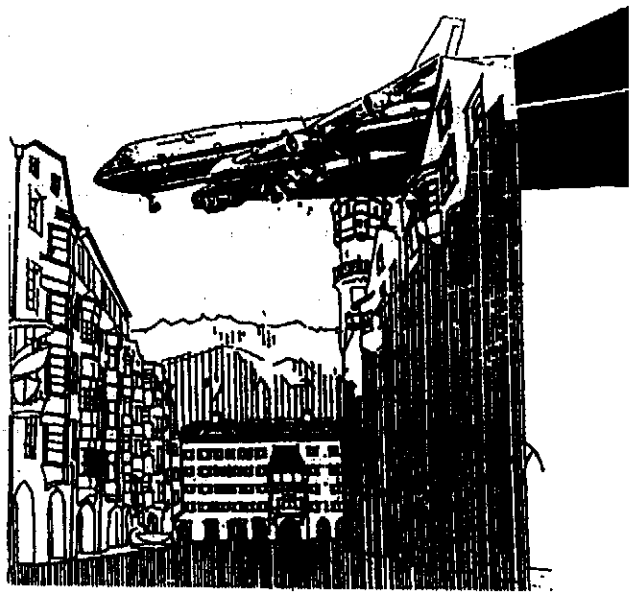
Sponsoring. Post
Verlagspostamt 6020
Postgebühr bar bezahlt
Jahresabonnement € 7.-
GZ 02Z030291 S



NR. 67 INFORMATION 3/2005

Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens

Innverlegung in weite Ferne gerückt?

Bereits einen Tag nach der Hochwasserkatastrophe hat Frau Bürgermeisterin Zach an die Völser appelliert, die Einsprüche gegen die Innverlegung zurückzuziehen. Angesichts der Tatsache, dass das Einkaufszentrum und das Gewerbegebiet in Völs total unter Wasser standen, ein gänzlich unpassendes Ansinnen. Es ist schon verständlich, dass unsere Frau Bürgermeisterin den Inn möglichst weit vom Flughafen weg haben will. Und wie sollen die Völser damit umgehen? Die sollen doch besser schwimmen lernen! Auch das Flughafenareal hat das Hochwasser zu spüren bekommen. Der neu angelegte Umfahrungsweg beim westlichen Pistenende stand vollkommen unter Wasser. Die größte Sorge am Flughafen war, der Flugbetrieb könnte behindert werden.

So einfach wird es mit der Innverlegung jetzt nicht mehr gehen. Um Völs vor Hochwasser einigermaßen sicher zu machen, bedarf es viel weitreichenderer Maßnahmen. Wenn Vize-Bürgermeister Sprenger meint, mit der Innverlegung hätte man 10 Prozent der Hochwasserspitze auffangen können. Damit ist aber keinesfalls sicher gestellt, dass Innsbruck verschont geblieben wäre. Das haben unabhängige Experten zu überprüfen und nicht die Projektbetreiber.

Gorbachs leere Versprechen

Mit Schreiben vom 10.6.2005 haben wir Verkehrsminister Gorbach an sein Interview vom 8.3.2004 erinnert (siehe nebenstehenden Artikel!). Da er den Bescheid für die Innverlegung längst schon unterschrieben hatte, haben wir ihn höflichst um seine Darstellung gebeten, welche Aktivitäten er im Interesse der Bürger nun setzen wird.

Hier die leicht gekürzte Antwort:

„Die Fläche auf der die RESA (Pistenvorfeld, Anm. d. Red.) geschaffen werden soll, wird – wie ich seinerzeit festgehalten habe – nicht befestigt werden. Aufgrund der dem Bescheid zugrunde liegenden Gutachten der Amtssachverständigen (!) steht fest, dass es durch die Schaffung der RESA auf dem Flughafen Innsbruck zu keiner Änderung der luftfahrttechnischen und flugbetrieblichen Modalitäten sowie der derzeit im Umfeld des Flughafens durch den Flugverkehr verursachten Fluglärmverhältnissen kommen wird. Es wird sich also für die Flughafenanrainer durch die Realisierung der RESA de facto nichts ändern. **Insbesondere werden aufgrund der Schaffung der RESA weder mehr noch größere Luftfahrzeuge den Flughafen Innsbruck anfliegen. Die Frage einer vertraglichen Absicherung bzw. einer zivilrechtlichen Einklagbarkeit stellt sich daher in diesem Zusammenhang gar nicht.**

Minister Gorbach in einem Interview mit Tirol - Kurier über Lärmschutz in Tirol am 8.3.2004 auf die Frage:

Was ist mit der Innverlegung?

Es geht vor allem um die Sicherheitsstandards. Auf die Umwelt erwarte ich keine negativen Auswirkungen – das Pistenvorfeld wird grüne Wiese sein. Es muss vertraglich abgesichert werden, dass nicht mehr und zugleich größere Flugzeuge Innsbruck anfliegen. Das muss zivilrechtlich einklagbar werden. Ich rechne mit einem zweijährigen Verfahren, das transparent geführt werden muss. Ich werde erst dann unterschreiben, wenn alle Punkte ausgeräumt sind.

Interview: A. Paschinger

Was Die von uns angesprochene grundbücherliche Sicherstellung anlangt, dass die Piste nicht verlängert wird, meinte Minister Gorbach, dass laut Mitteilung der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft der Gemeinde Völs ein solches Angebot bereits einmal unterbreitet wurde. Die Gemeinde Völs ist da allerdings anderer Meinung. Sie hat vom Flughafen **nie** ein diesbezügliches Angebot bekommen. Lediglich unsere Frau Bürgermeisterin hat sich dazu einmal geäußert. Sie ist aber nicht maßgeblich in dieser Sache.
Fall Sie, geehrte Leser, sich bei Verkehrsminister Gorbach für den kurzsichtigen Bescheid zur Innverlegung „bedanken" möchten – hier seine Adresse:
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie,
Herrn Bundesminister Hubert Gorbach
Radetzkystraße 2, A-1030 Wien

Was sagt die ICAO selbst über „Standards" und „Empfehlungen"?

Die ICAO selbst hat keine Hoheitsbefugnisse. Die Richtlinien der ICAO gelten daher nicht unmittelbar in den Mitgliedstaaten. Diese müssen vielmehr von den Vertragsstaaten in entsprechende nationale Rechtsvorschriften umgesetzt werden. Nationale Abweichungen von den Richtlinien sind der ICAO anzuzeigen (Artikel 38 ICAO-Abkommen). Obwohl sich die Mitgliedstaaten verpflichtet haben, zu einem Höchstmaß an Einheitlichkeit beizutragen, **besteht grundsätzlich keine Verpflichtung, jede Richtlinie oder Empfehlung in nationales Recht umzusetzen.**

45 Jahre Innverlegung

Hochwasserschutz?

Bemerkenswert ist die bei einer Präsentation der „Innverlegung light" getätigte Aussage von Mag. Moritz, eines Experten der ARGE Limnologie:
„Der Hochwasserschutz spielt eine quantitativ kleine Rolle".

Dieser „Generalverbauungsplan" stammt aus dem Jahr 1960 und beweist, dass bereits schon damals eine Pistenverlängerung geplant war. Sowohl damals, als auch im Masterplans 1989, war keine Rede von ICAO-Verordnungen wie z. B. dem Annex 14. Die Innverlegung mit Schaffung einer RESA (Pistenvorfeld) ist erst nach der Erstellung des Masterplans 1989 in Fluß gekommen. Damals gab es auch noch keinen Hauch einer Idee von Hochwasserschutz. Die Innverlegung hat mit jetzigen Verordnungen wenig zu tun, wenn auch Flughafen und Verkehrsministerium dies immer wieder behaupten.

Billigflieger ein Skandal!

Nicht genug, dass der Steuerzahler den Flugverkehr massiv unterstützt, indem Fluglinien weder Kerosinsteuer noch Mehrwertsteuer für Auslandsticket entrichten. Da werden auch noch die Billig-Fluglinien mit öffentlichen Mittel von Stadt, Land und/oder Tourismusverband subventioniert. Herr Bachmann fragt in seinem Leserbrief, wer denn am Flughafen das Sagen hat , wo doch der Direktor angeblich gegen Billigflieger ist? Dazu unsere Antwort: **Der Herr Direktor ist nur solange dagegen, bis er die volle Landegebühr bezahlt bekommt.** Dann begrüßt er die Billigflieger genauso wie alle anderen Fluglinien. Je mehr, desto besser! Er hofft ja auch, dass die Steigerung der Flugbewegungen von 2003 auf 2004 um über 5% so anhält!

Ab Dezember verbindet SkyEurope Innsbruck mit Paris und Amsterdam.

Billigflieger landen in Tirol

Zum Artikel „SkyEurope landet in Tirol", TT vom 29. Juli: Mehrfach hat die Flughafendirektion der Bevölkerung durch die Medien angekündigt: „Keine Billigflieger nach Innsbruck".

Der Flughafendirektor wollte sich gegen die Billigflieger stellen. Nun lese ich in der TT vom ungeheuren Erfolg eines Gremiums (in dem auch der Flughafen vertreten ist), ab Herbst Billigflieger nach Innsbruck zu lotsen. Ein paar Euros in Sicht und schon ist alles vergessen, was man uns bisher über Lärmschutz, Schutz der Gesundheit, Abgase, Feinstaub usw. gesagt hat.

Ja, wer hat denn auf diesem Flughafen das Sagen? Der Direktor ist angeblich gegen die Billigflieger und gleichzeitig wird schon mit Billigfluglinien verhandelt und werden Verträge geschlossen.

Da kann man sich nur wünschen, dass sich dieses Vorhaben durch saftige Defizite von selbst erledigt.

HELMUT BACHMANN
6020 Innsbruck

T.T. 6.8.2005

AUA. Finanzturbulenzen (30/05)

Ich kann's nicht mehr hören: Der böse Kerosinpreis ist schuld.
Die Fluglinien genießen weltweit das einmal vor Jahrzehnten zur Förderung des damals in den Kinderschuhen steckenden Luftverkehrs eingeführte sagenhafte Privileg der völligen Steuerfreiheit für Flugzeugtreibstoff.
Wie solche Verfälschungen ausgehen, sieht man am uferlosen Lkw-Verkehr durch steuerbegünstigten Diesel. Angesichts der heutigen Umweltbelastung durch überbordendes Herumgedüse, bei dem nichts zu fördern, aber alles einzubremsen ist, und des dadurch verursachten gesundheitsgefährdenden Lärmterrors für Flughafenanrainer sowie andererseits der stets leeren Staatskassen, denen die Steuer auch auf Flugzeugtreibstoffe nur gut täte, ist dieses Privileg dringend aufzuheben. Es träfe alle gleich und wäre daher keine Wettbewerbsverzerrung. Aber den Finanzministern, ob selber steuerbegünstigt oder nicht, fehlt offensichtlich der Mut dazu.

DR. PETER MITMASSER, 2361 Wiener Neudorf

NEWS Nr. 31/2005

„Red Bull" gehört bei den Hörnern genommen!

Aus lauter Jux und Tollerei fliegen die Piloten der Red-Bull-Flotte mit dem Oldtimer DC-6 und Alpha Jets im Tiefflug durch das Inntal und über Innsbruck. In vielen Fällen wird nicht einmal gelandet, was bedeutet, dass für diese Flüge keine Landegebühren bezahlt werden und der verursachte Lärm nicht in den Fluglärm einbezogen wird. Wie man von Flughafeninsidern hört, ist das ein Entgegenkommen der Austro Control, ihres Zeichens Flugsicherung. In Salzburg hagelt es bereits Proteste gegen diese Flüge, der Flughafen dort hat jetzt ein echtes Problem. Auch auf politischer Ebene sieht man Handlungsbedarf. – Und Tirol ??

F-5 Tiefflüge über Innsbruck – eine Zumutung

Wer hat das genehmigt, war das Ministerium informiert? Diese Fragen muß sich der Bürger in und um Innsbruck stellen. Plötzlich ein Dröhnen aus Richtung Osten – schon ist es da: ein **F 5 Kampfflugzeug im Tiefflug über Innsbruck,** dann mit extrem steiler Kurve über Völs und zurück durch das Inntal nach Osten. Bei der Meßstelle 3 in **Allerheiligen werden Werte von 98,9 dB** Maximalpegel erreicht, auffallend lang anhaltend, in Völs nicht viel weniger. Auch dieser Lärm wird nicht in den Fluglärm mit einbezogen. (auf solche Weise kommt man zum „leisesten Flughafen"!). Da greift man sich schon an den Kopf, wenn man zur gleichen Zeit den Medien entnimmt, dass gerade diese Flugzeuge zu dieser Zeit mehrfach einen Ausfall eines Triebwerkes hatten. Derartige „Nervenkitzel" der Piloten sind zu unterbinden. „Überfälle" mit Kampfflugzeugen mehren sich in letzter Zeit. Sie erinnern mit Schaudern an den Krieg!

Kein Verlust für Klagenfurt

Von den 180.000 Passagieren, die in den letzten drei Jahren aus London gekommen sind, waren rund zwei Drittel Kärntner und nur ein Drittel Gäste aus Großbritannien. Der volkswirtschaftliche Schaden ist größer, wenn 120.000 Kärntner ihr Geld in London ausgeben als der Nutzen durch die 60.000 Engländer. Viel interessanter wäre es zu erfahren, wie viel Steuergeld direkt oder indirekt durch Rabatte in die Ryanair geflossen ist (und auch heute noch in low cost Anbieter fließt). Die Bevölkerung hat das Recht auf diese Information. **Manfred Cesnik, Klagenfurt**

Kleine Zeitung 12.8.2005

Findet Verfassungsgerichtshof Verfahrensmängel?

Nachfolgend ein Auszug der Stellungnahme des Verfassungsdienstes des Bundeskanzleramtes zu einem Novellierungsentwurf des Luftfahrtgesetzes:
Die Verbindlicherklärung von Regelungen der JAA oder anderer internationaler Einrichtungen durch Verordnung des Bundesministers setzt voraus, dass diese Regelungen an einem hinsichtlich der Publizität dem Bundesgesetz gleichzuhaltenden Ort **in deutscher** Sprache kundgemacht worden sind und dass sie inhaltlich von der Verordnungsermächtigung in § 28 Abs.1 gedeckt sind. Allenfalls wäre die Verordnung **gesetzwidrig.**
In unserem Einspruch an den Verfassungsgerichtshof haben wir u.a. auch die ICAO-Verordnung Annex 14 in englischer Fassung kritisiert. Ist obige Gesetzesnovelle eine Folge unseres Einspruchs?

Beschwerden und Anfragen an Frau BMin Zach und Landeshauptmann

Mit Schreiben vom 9.5.05 haben wir uns wegen lauter Probeläufe in den frühen Morgenstunden an unterschiedlichen Tagen gewandt. Die Messstelle in Allerheiligen wies SEL-Werte bis 75 dB auf. Unsere Schreiben landen bekanntlich immer beim **Flughafendirektor** zwecks Stellungnahme. Dieser hat mitgeteilt, dass die Probeläufe durch sehr intensive Gespräche mit Tyrolean Airways und Air Alps mit z. T. ganz erheblichen Kostenaufwand reduziert wurden. So hätten sich z.B. von Jänner bis Mai 2005 die Probeläufe zwischen 5:00 und 6:00 Uhr um knapp 50 % reduziert. Wie viele das in Zahlen sind, wurde nicht genannt. Auf die konkreten Anlassfälle wurde überhaupt nicht eingegangen!
In unserem Schreiben haben wir auch nach der Ursache des häufigen „Sirenengeheuls" , verursacht von einer bestimmen Flugzeug-Type am Flughafen gefragt. Hier die Antwort: ***„Das entsteht beim Anlassen der Triebwerke des modernen Dornier-Jets DO 328, der in Innsbruck von den beiden Innsbrucker Flugunternehmen Welcome Air und Tyrolean Jet Services im regelmäßigen Linienflug- bzw. Bedarfsflugverkehr eingesetzt wird."*** Ob **moderne** Flugzeuge wirklich einen solchen Lärm verursachen müssen? Das wäre zu hinterfragen.
Bei dieser Gelegenheit haben wir den Politikern auch mitgeteilt, dass am 22.4.05 zwei **unmittelbar übereinander fliegende,** nur wenige Meter von einander getrennte kleinere Flugzeuge gesichtet wurden. Andere Personen haben mitgeteilt, dass sie diese Flieger nur wenige Meter nebeneinander fliegen sahen. Eine Landung wurde nicht beobachtet. Wieso erlaubt Austro Control so gefährliche Manöver über dichtbesiedeltem Stadtgebiet durchzuführen?
Dazu ist aus dem Schreiben vom Landeshauptmann-Büro folgendes zu entnehmen: ***„ Zu den Vorwürfen gegenüber der Austro Control, Flugsicherungsstelle Innsbruck, darf nach ergänzender Auskunft vom Leiter der Flugsicherungsstelle, Herrn Ing. Wieser, mitgeteilt werden, dass am besagten Tag ein Verbandflug von zwei Flugzeugen gemäß den Ausführungen in der Verordnung Luftverkehrsregeln stattgefunden hat. . Es handelte sich dabei um eine zulässige Flugbewegung, weshalb der Vorwurf, man hätte gefährliche Flugmanöver erlaubt, zurückzuweisen ist".***
Wir bleiben dabei! Dem Vernehmen nach, handelte es sich um RED-Bull-Flugzeuge.

Die Anrainervertreter im Flughafen-Umwelt-Forum

Seit nunmehr 10 Jahren arbeiten jeweils 3 Anrainervertreter im Flughafen-Umwelt-Forum aktiv mit. Es geht um Flughafen bezogene Sachthemen, für die bessere Lösungen gefunden werden müssen. Festgeschrieben ist die Bezeichnung „Anrainervertreter" im Arbeitsübereinkommen, das Flughafen (mit Aufsichtsrat) und Politik mit den Anrainervertretern im Flughafen-Umwelt-Forum gemeinsam beschlossen und für gültig erklärt haben. Sie haben auch das Mandat der „Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens", eines auf breiter Basis agierender Vereines. Die Versuche, ihnen nun seitens des Flughafens die Legitimierung abzuerkennen, sind wohl kein Zeichen von Größe.
Leider hat sich nun Dr. Wartha nach 10 Jahren aus dem Flughafenumweltforum aus persönlichen Gründen zurückgezogen. Wir von der Schutzgemeinschaft bedauern seinen Austritt und bedanken uns für die mühevolle Arbeit. Im Flughafen-Umwelt-Forum folgt ihm das Ehepaar Dr. Bittermann nach und ergänzt alternierend das 3-er Team der Anrainervertreter, das sich zum Ziel gesetzt hat, Verbesserungen zu erreichen und Verschlechterungen zu verhindern – eine verantwortungsvolle Aufgabe im Interesse der Allgemeinheit.

Impressum: Herausgeber und Medieninhaber: Verein Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens.
Kontaktadressen: H. Raich, Karl-Innerebner-Str. 54, 6020 Innsbruck, Tel. 0512/272464, E-Mail: hilde.raich@utanet.at
W. Winkler, A-6020 Innsbruck, Hörtnaglstraße 1, 6020 Innsbruck, E-Mail: w.winkler@tirol.com,