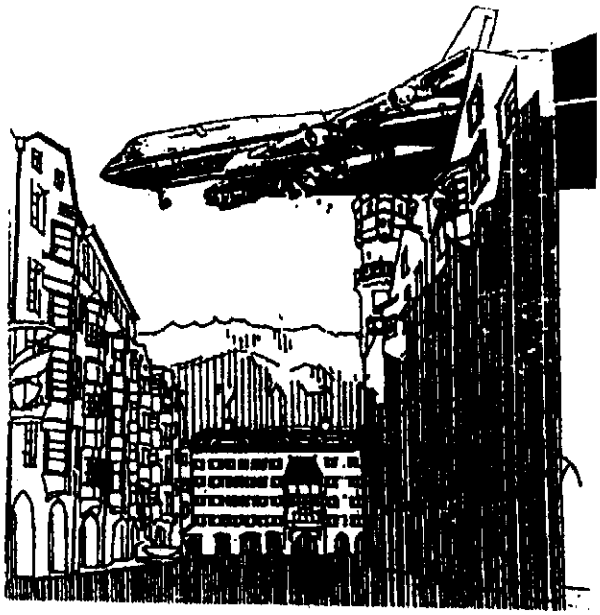
Sponsoring. Post
Verlagspostamt 6020
Postgebühr bar bezahlt
Jahresabonnement € 7.-
GZ 02Z030291 S



NR. 71 INFORMATION 3/2006

Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens

Arroganz der Macht?

Wer die ganze Geschichte kennt, hat bei der umstrittenen Innverlegung kein anderes Ergebnis erwartet.
1989 Masterplan des Flughafens mit Wunsch nach Innverlegung. Das Projekt wird nicht weiter verfolgt, weil auch die Politik dadurch eine Steigerung der Flugbewegungen befürchtet.
1998 Masterplan enthält wieder die Forderung nach der Innverlegung. Der Ruin des Flughafens wird vorgeschoben, wenn nicht die Maximalvariante kommt. Der Aufsetzpunkt der Landebahn ist um 100 Meter nach Westen verschoben.
In den folgenden Jahren wandelt die ICAO (Int. Zivilluftfahrtorganisation) die Empfehlung der Einrichtung einer Sicherheitszone am Ende der Piste von einer Empfehlung in einen Standard um mit der Möglichkeit des Verzichts auf diese, sollte sie nicht möglich sein. Der Flughafen benutzt dies als Argument, die Maßnahme sei verpflichtend vorgeschrieben und stellt lediglich einen Antrag auf Einbeziehung von Flächen zur Einrichtung dieser Sicherheitszone, nicht jedoch auf eine Innverlegung.
2004 wischt die Luftfahrtbehörde im Verkehrsministerium (Dr. Neidhart) bereits im Ediktalverfahren die rechtlich einwandfreien Einsprüche mit einem Handstreich vom Tisch.
2005/2006 Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshof werden bemüht, weil es im Projekt gravierende Mängel gibt. Es fehlt in Österreich die rechtliche Grundlage zur Übernahme des Standards der ICAO: Der seitens Behörde und Flughafen für diese Maßnahme herangezogene Annex 14 wurde bis heute nicht in österreichisches Recht umgewandelt, noch wurde er jemals in die deutsche Sprache übersetzt. Lediglich eine englische Fassung liegt vor. Dies zu erkennen oder zumindest darauf einzugehen wäre Sache des Verfassungsgerichtshofes gewesen. Doch sämtliche vorgebrachten Einwände wurden vom Verfassungsgerichtshof als nicht relevant abgetan und der Akt dem Verwaltungsgerichtshof übergeben.

Und jetzt wird es sehr interessant!!

Wie berichtet hat Völs – angeblich unter massivem Druck – seine Beschwerde bei den Höchstgerichten zurückgezogen unter der Bedingung der grundbücherlichen Sicherstellung, dass es zu keiner Verlängerung der Piste kommt.
Laut Mitteilung unseres Rechtsanwaltes hat einige Wochen danach der Sachbearbeiter beim Verwaltungsgerichtshof bei ihm telefonisch angefragt, ob denn nun auch die Anrainer ihre Einsprüche zurückziehen würden. Er habe aus den Medien – wirklich aus den Medien? Dienen diese einem Höchstgericht als Arbeitsgrundlage? – erfahren, dass Völs den Widerstand aufgegeben habe. Man würde die Sache noch im September oder spätestens Oktober (wegen des bevorstehenden Wahltermins?) erledigen.
Es darf also davon ausgegangen werden, dass die Netzwerke bestens funktionieren!

Sicherheit ist Sicherheit - oder doch nicht?

Stolz präsentierte Dir. Falch den gerade erhaltenen „Airport Achievement Award RD 2006/07" der Presse. Dieser „Airport-Oscar", der zu den bedeutendsten Auszeichnungen der Luftfahrt in Europa zählt, wurde dem Flughafen Innsbruck für die außerordentlichen und teilweise bahnbrechenden Leistungen in Sachen Flugsicherheit verliehen. Gerade für die Anrainer ist die Sicherheit des Innsbrucker Flughafens ein vorrangiges Thema und jede sachlich und juristisch einwandfreie Maßnahme nicht nur für die Passagiere sondern auch für uns zu begrüßen. Das nunmehr funktionierende Multilaterationsverfahren gerade im kritischen Landebereich ist sicher ein guter Schritt in diese Richtung. Den „kleinen" Nebeneffekt, dass hierdurch auch höhere Frequenzen von Starts und Landungen ermöglicht werden, verschweigt der Flughafen „schüchtern" und rücksichtsvoll, wie er nun einmal ist.
Da haben also kluge Menschen erkannt, dass Innsbruck der sicherste Flughafen Europas ist und gleichzeitig haben die Höchstgerichte in Österreich bestimmt, dass dieser prämierte Flughafen für das Leben von Passagieren eine derart große Gefahr darstellt, dass man Millionen von (Steuer)Euros für eine Innfluss-Verlegung locker machen muss, um die Passagiere zu schützen – von der Wohnbevölkerung war ja in der ganzen Argumentation nie die Rede. Aber vielleicht denken wir hier falsch. Geht es möglicherweise gar nicht um das Überleben der Menschen sondern viel mehr um das Überleben eines nach immer mehr Gewinn strebenden Unternehmens, das jede sich nur bietende Gelegenheit nach Gewinnmaximierung wahrnimmt?

Wie sich die Bilder gleichen

Schau, schau, es geht wieder einmal um die „Sicherheit". Das umstrittene Pitztaler Liftprojekt bekommt jetzt Schützenhilfe aus Wien. Und wieder ist es das Verkehrsministerium, das Druck macht. Dazu zitieren wir aus der TT vom 11.09.06: „ ..... Einen tauglichen Ausweg aus der Misere würde die umstrittene Talabfahrt bieten. Dieser Notweg fände auch die Akzeptanz des Ministeriums ....." Wenn gar nichts mehr geht, ist es das Verkehrsministerium, das „vorschreibt". Kennen wir das nicht bereits von der nach wie vor umstrittenen Innverlegung, die inzwischen auf Druck der Bevölkerung und ihr zur Seite stehender Politiker zum „Light"-Modell reduziert wurde? Wird nicht auch hier die Sicherheit strapaziert, weil sie ein schlagendes Argument ist – ein mundtot schlagendes nämlich?
Man hat den Eindruck, dass es da Erfüllungsgehilfen in Wien gibt, vielleicht sogar mit Tirol-Bezug. Sind Projektbetreiber durch die Rückendeckung der oft unwissenden Politiker stark genug, spinnen sie ihre Fäden bis in die höchsten Gremien.

Immer mehr Lärm durch ÖAMTC-Wartungszentrum

Entgegen den Ankündigungen des ÖAMTC, in Innsbruck ein Flugrettungszentrum für **Westösterreich** zu errichten, sieht die Situation laut Bericht in „DIE NEUE" ganz anders aus:

„Zehn Mechaniker kümmern sich um die **24 Hubschrauber** des ÖAMTC, damit die Gelben Engel in der Luft bleiben. Rund um die Uhr müssen die Hubschrauber des ÖAMTC einsatzbereit sein. Damit dies möglich ist, müssen sie ständig gewartet werden. **Im Flugrettungszentrum hinter dem Innsbrucker Flughafen werden alle Maschinen der Flotte gewartet".**

Wen wundert es da, dass der Hubschrauberlärm immer unerträglicher wird?
Die Schutzgemeinschaft hat schon immer vor den Folgen eines Wartungszentrums gewarnt. Alle anderen Gemeinden haben abgelehnt, aber den Innsbruckern ist alles zuzumuten. Hier ist alles Unmögliche möglich, weil diese Politiker einseitig nur Wirtschaftsinteressen vertreten. Die Bürger existieren nur am Wahltag. Gut, wenn es wenigstens an diesem Tag für manche Politiker bzw. Parteien ein Erwachen gibt!

Seit über einem Jahrzehnt nichts gelernt?

Die Presse vom 15. April 1995 schreibt:

Flugzeugstarts sind für die Anrainer von Flugplätzen immer peinigend. Dabei wirken häufige Starts von geräuscharmen modernen Maschinen fast ebenso schlimm wie wenige Starts alter und lauter Flugzeuge. Zu diesem Ergebnis kam der deutsche Psychologe Joachim Vogt von der Universität Düsseldorf im Zuge von Untersuchungen für seine Diplomarbeit. Er testete im Laboratorium 45 Personen – Männer und Frauen – auf ihre Empfindlichkeit gegenüber von Flugzeugen verursachtem Lärm. Dabei kam er zu dem Schluss, dass moderne Düsen keine größere Anzahl von Starts rechtfertigen, wie sie von den Verantwortlichen verschiedener deutscher Flughäfen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit diskutiert werden. Vogt ist einer von drei Psychologen, die für originelle Diplomarbeiten den Georg-Sieber-Preis- erhielten.

Arbeiten dieser Art gibt es in der Zwischenzeit genug. Doch welche Meinung hat sich durchgesetzt? Klar – die der Flugplatzbetreiber und ihrer Gehilfen in Person von meist uninformierten und wirtschaftslastigen Politikern, tendenziösen Wissenschaftlern und fragwürdigen „Lärmexperten".

Studie ergab: Nachtflüge verstärken den schädlichen Treibhauseffekt

London. – Kondensstreifen von Flugzeugen tragen nachts viel stärker zur globalen Erwärmung bei als tagsüber. Das berichten britischen Forscher der Universität Reading im Wissenschaftsmagazin „Nature". Demnach halten die Abgaswolken Wärme zurück, die von der Erde abgestrahlt wird.
Tagsüber wird an ihrer Oberseite Sonnenstrahlung in den Weltraum reflektiert, was die Temperatur senkt. Nachts verschwindet dieser Effekt, nur die Erwärmung bleibt. Die Wissenschaftler kamen zu dem Ergebnis, dass die Abgasstreifen der Nachtflüge, die nur 25% aller Flüge ausmachen, **60 bis 80% der Erwärmung durch Flugverkehr verursachen.** Besonders schädlich sind Flüge von Dezember bis Februar: Sie sind an 50% des wärmenden Effekts schuld, obwohl in dieser Zeit deutlich weniger Maschinen starten. Dies wird darauf zurückgeführt, dass Kondensstreifen in kälterer Luft leichter entstehen. Die Forscher empfehlen für die Zukunft eine stärkere Reduzierung von Nachtflügen.
Krone 16. 6. 2006

Neues vom Flughafen Bozen

Naturschutzblatt 2/2006:
Mangelnde Sensibilität gegenüber der besorgten Bevölkerung zeigte die Landeregierung Ende Juni durch die Ernennung eines **Transportunternehmers zum Präsidenten** des Flughafens. Denn der Flughafen Bozen ist eine öffentliche Einrichtung, finanziert mit den Steuergeldern aller Bürgerinnen und Bürger, benutzt aber nur von einigen wenigen. Zugleich ist der Flughafen die Ursache von Luftverschmutzung, Lärmbelästigung und Flächenverbrauch. Eine Person an der Spitze eines öffentlichen Flughafens sollte natürlich fachlich kompetent sein, **dabei aber den ökologischen und sozialen Zusammenhang im Auge behalten.**
Fercam-Chef Thomas Baumgartner erfüllt diese Voraussetzungen nicht. Er verdient sein Geld im Transportwesen, unter anderem mit dem Gütertransport via Flugzeug. Seine Sicht des Flugverkehrs ist sehr einseitig profitorientiert. Das ist ihm als Unternehmer und Wirtschaft-Lobbyisten nicht zum Vorwurf zu machen. Der Vorwurf richtet sich viel mehr an die Landesregierung, die eine solche Person an die Spitze des Flughafens stellt. Würde die Landesregierung etwa einen Pharma-Hersteller zum Chef eines Krankenhauses machen oder einen Motorsportler zum Verantwortlichen für Verkehrssicherheit? Wohl eher nicht!

TT 22.August 2006
Flughafen Bozen bleibt defizitär
BOZEN. Der Bozner Flughafen erwirtschaftet mit seinen derzeit 70.000 Passagieren jährlich ein Defizit von rund zwei Millionen Euro. Eine ausgeglichene Bilanz wäre nur mit 300.000 Passagieren möglich. Davon ist Thomas Baumgartner, der neue Präsident des Airport Bozen Dolomiti, überzeugt. Er fordert eine Verlängerung der Landebahn um 400 Meter, damit größere Maschinen landen können. Wurde das nicht schon lange von uns vorausgesagt? Diese Salamitaktik ist uns ja nicht neu!

Dem Herrn Landeshauptmann van Staa zur Erinnerung

Als im Jahre 1996 die Diskussion um den Ausbau des Bozner Flughafens lief, hat sich dazu auch der Tiroler Landeshauptmann van Staa zu Wort gemeldet. Zu dieser Wortmeldung haben die Bozner Grünen eine Presseaussendung veröffentlich mit folgendem Inhalt:

Hände weg vom „geteilten Leid"!

Herwig van Staa und der Bozner Flughafen:
So klar kann es nur einer sagen, der es wissen muß: Herwig van Staa warnt einerseits vor dem unvermeidlichen und lauten Charterflugverkehr (siehe Dolomiten), begrüßt aber andererseits einen Flughafen in Bozen, „weil sich die beiden Städte dann die Belastungen des Flugverkehrs teilen" (Zitat Sender Bozen). Frei nach dem Motto „Geteiltes Leid ist halbes Leid".
Innsbrucks Bürgermeister weiß, wovon er redet: Über 40.000 Flugbewegungen im Jahr beschert der Innsbrucker Flughafen der Bevölkerung. Der Anteil der lauten Charterflüge ist rapide im Steigen. Immer wieder kommt es zu „Beinaheunfällen", die für die Stadt katastrophale Auswirkungen hätten.
Unmissverständlicher könnte der van Staa'sche Wink mit dem Zaunpfahl nicht sein: Bozner, wenn's gscheit seid's, lasst die Hände vom Flughafen!

21. März 1996 Gemeinderäte Evi Keifl, Rudolf Benedikter

Und welche Konsequenzen hat Landeshauptmann van Staa seither daraus gezogen? Alle schreien „Hurrah" wenn es wieder neue Flugverbindungen gibt. Dafür fließt sogar noch Steuergeld. Wie uns aus gut informierten Kreisen bekannt wurde, ist van Staa einer der ersten Befürworter der Innverlegung und auch Bürgermeisterin Hilde Zach unterstützt den Flughafen in seinem Verlangen nach Kräften, auch wenn sie froh ist, dass die Anrainer mit den Grünen durch ihr ständiges Nachforschen und Aufzeigen die Variante „Light" erreicht haben.

Leserbrief an die TT

INNVERLEGUNG IN VÖLS
Mit 12 plus dem Bürgermeister, gegen 4 Stimmen hat der Völser Gemeinderat jetzt doch einer Innverlegung zu Gunsten des Innsbrucker Flughafens zugestimmt. Natürlich nicht, wie in einer ordentlichen Demokratie üblich, vor einer derart wichtigen Entscheidung die Bürger zu befragen. Also von vorher striktem NEIN zum - wie bei den meisten Politikern üblich – jetzt zum bezahltem JA.
Eine 180°-Wendung, heißt es in der TT Nr. 156-IA. „ ... Völser Umfaller ..." steht im Informationsblatt der Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens. Letzteres erscheint mir richtig. Umfaller, 90° nach vorne: Baufleck x 13. Den Dorfkaiser Vantsch Josef trifft der Volkszorn kaum mehr, der dankt bald ab. Aber sein Kronprinz wird es sehr schwer haben, mit dem am Bauch liegenden Hofstaat, den ÖVP-Thron nach der kommenden Gemeinderatswahl wieder zu besteigen.

Ernst Holztrattner, Völs

Aufgrund der laufenden Entwicklung fordert die Schutzgemeinschaft nach wie vor eine Obergrenze für Flugbewegungen! Es gibt sie an anderen Flughäfen. Und es braucht dringend und schnellstens entsprechenden Schutz für die Wohnbevölkerung. Die Politik ist gefordert, sie hat diesen Schutz zu veranlassen und zu gewährleisten.

Impressum: Herausgeber und Medieninhaber: 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,