



Verein

# Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen  
des Innsbrucker Flughafens

Nr. 6

**INFORMATION 2/1990**

April – Juni

## Stop dem Ausbauwahn! Regionalflughafen gefordert!

Allen Beschwichtigungen zum Trotz wird intensiv am weiteren Ausbau des Flughafens nach internationalen Richtlinien gearbeitet. Die Inn-Verlegung ist in Planung. Weiters werden westlich der Piste eine Befeuerungsanlage sowie ein Anflugsystem (Radarleitsystem) angestrebt. Das Ganze wird der Bevölkerung als "Sicherheitsmaßnahme" verkauft! In Wahrheit dienen alle diese Maßnahmen mehr der Frequenzsteigerung als der Sicherheit. Laut Mitteilung des Verkehrsministers ist der Innsbrucker Flughafen an Charter-Samstagen an der Kapazitätsgrenze angelangt. Die Frequenz soll jedoch weiter gesteigert werden. Um diese zu Stoßzeiten bewältigen zu können, sucht man nach neuen Wegen. Da beim ursprünglich als Regionalflughafen errichteten Innsbrucker Flughafen die international vorgeschriebene Sicherheitszone fehlt, soll nun, da der Flughafen zu eng wird, im Westen der "gesetzmäßige" Zustand hergestellt werden. Obwohl wir schon seit Jahren darauf hinweisen, daß im Osten die Landepiste aufgrund der nachträglichen Verlängerung viel zu nahe an das Siedlungsgebiet heranreicht und daher die Sicherheitszone keineswegs den internationalen Richtlinien entspricht (siehe unser Mitteilungsblatt 3/1989!), stört dieser ungesetzliche Zustand offenbar keinen Politiker. Trotz der seinerzeitigen Pistenverlängerung besitzt der Innsbrucker Flughafen die kürzeste Piste aller österreichischen Flughäfen. Bei Durchführung der derzeit angestrebten Ausbaumaßnahmen wäre die vom Verein "Die Freunde des Flughafens" immer wieder geforderte Pistenverlängerung nach Westen (siehe unser Mitteilungsblatt 1/1990) problemlos durchzuführen. Daher die Forderung unserer Schutzgemeinschaft:

**N e i n** zur Innverlegung  
**N e i n** zur Befeuerungsanlage im Westen  
**N e i n** zum Anflugverfahren im Westen  
**N e i n** zur Frequenzsteigerung

Der Innsbrucker Flughafen muß wieder ein Regionalflughafen werden !

Nicht der Flughafen inmitten dichten Siedlungsgebietes darf ausgebaut werden, sondern jene Flugzeuge, denen der Innsbrucker Flughafen nicht genügt, gehören aus Innsbruck verbannt! Der Ausbau wäre ein wirtschaftlicher Wahnsinn und könnte nur durch entsprechende Frequenzsteigerung wettgemacht werden. Diese wird jedoch aufgrund der Situierung mit Recht abgelehnt. Der nächste Großflughafen ist ohnehin keine 100 km von Tirols Grenze entfernt.

**Werden auch Sie Mitglied bei unserer überparteilichen Schutzgemeinschaft!**

Mitgliedsbeitrag pro Person und Jahr S 50.--, für Familienangehörige S 20.--. Ihr kleiner Beitrag wird es ermöglichen, Ihnen jene Informationen zu liefern, die Ihnen die M...

So werden Sie von Presse und Politikern falsch informiert und getäuscht:

Pressekonferenz am 19. 4. 1990

## Gemeinderat gegen eine Innverlegung

INNSBRUCK. Der Innsbrucker Gemeinderat lehnt die von der Flughafenbetriebsgesellschaft geplanten Maßnahmen zur Verlegung des Inns (siehe obenstehender Bericht) ab. Ein solcher Antrag wurde

Dieser und andere Artikel gleichen Inhalts erschienen in der T.T., in der T.T.-Beilage Innsbruck Aktuell und im Kurier. Diese Meldungen sind eine totale Irreführung und sollten wohl dazu dienen, die Bevölkerung ruhig zu stellen. In Wahrheit wurde dem Antrag von StR.Dr. Rettenmoser gegen eine Innverlegung und gegen eine Passagierzahlerhöhung vom Gemeinderat einstimmig die Dringlichkeit zuerkannt. Er wurde dann dem Stadtsenat zur Erledigung zugewiesen und ist bis heute noch unerledigt! Der Stadtsenat wartet auf die von der Flughafenbetriebsgesellschaft in Auftrag gegebenen Gutachten und wird dann seine Entscheidung treffen. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß sich die Flughafenbetriebsgesellschaft schon den "richtigen" Gutachter suchen wird!

## Dank an den Stadtsenat

Flughafendirektor Jilg hat bei BM Niescher beantragt, die derzeit gültige Betriebszeit von 6.30 bis 20 Uhr auszuweiten und zwar von 6 Uhr bis 23 Uhr. Begründung: Die Einführung der vorangeführten Dienstzeitverlängerungen würde besonders der kommerziellen Luftfahrt wesentlich entgegenkommen und auch für die Bevölkerung keine zusätzliche Belastung bringen !! Dieser Meinung schloß sich der Stadtsenat nicht an. Der Antrag wurde einstimmig abgelehnt. Namens unserer Mitglieder danken wir dem Stadtsenat für diese Entschei-

Unsere Schutzgemeinschaft lehnt strikt alle weiteren Ausbaupläne der Flughafenbetriebsgesellschaft ab. Seit Jahren erfolgt ein ständig weiterer Ausbau. Nun ist das Maß voll! 1954 war die Piste noch 1200 m! Der Flughafen wurde lediglich für Zubringerdienste und nicht für internationalen Flugverkehr errichtet, daher auch die fehlenden Sicherheitszonen nach internationalem Ausmaß. Nicht der Flughafen gehört ausgebaut, sondern jene Flugzeugtypen, für die eine größere Sicherheitszone erforderlich ist, gehören vom Innsbrucker Flughafen verbannt. Der Flughafen liegt heute mitten im Wohngebiet, jeder weiterer Ausbau ist daher eine Absurdität. Vom Flugverkehr sind aber nicht nur Wohngebiete, sondern auch Schulen, Kindergärten, Klinik Universität usw. betroffen. Die letzte rücksichtslose Maßnahme seitens der Flughafenbetriebsgesellschaft gegen offenbar unkundige Anrainer erfolgte durch die Errichtung der Befeuerungsanlage im Osten. Die Anrainer wurden brutal übergangen. Mit weiteren Ausbaumaßnahmen muß nun endgültig Schluss sein!

Die Wohnqualität eines beträchtlichen Teiles der Innsbrucker Bevölkerung hat Vorrang gegenüber den Geschäftsinteressen des Flughafens. Der Flughafen arbeitet seit 1983 positiv, das heißt er kann sich ohne Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln selbst erhalten. In den Jahren vorher war er leicht passiv. Dies aber nur deshalb, weil Tyrolean Airways keine bzw. nur eine geringe Landegegebühr bezahlt haben. Wir lehnen daher auch eine Steigerung der Passagierzahlen strikt ab. Zunächst muß der lästige, motorisierte Sportflugverkehr drastisch reduziert werden, dann wird zu entscheiden sein, ob eine weitere Steigerung der Passagierzahlen überhaupt noch vertretbar ist. Ursprünglich teilte uns Direktor Jilg mit, daß er mit 200.000 Passagieren pro Jahr den Flughafen wirtschaftlich führen könne. Am 29.11.1988 war er (laut T.T.) der Meinung, daß mit 230.000 Passagieren der Plafond erreicht sei. Schon zwei Wochen später, exakt am 12.12.1988, war für Direktor Jilg das Limit bei 250.000 Passagieren pro Jahr. In jüngster Zeit hat er die Behauptung aufgestellt, er könne den Flughafen erst ab (!) 300.000 Passagieren wirtschaftlich führen. Das ist die Salamtaktik, mit der Jilg die Bevölkerung an der Nase herumführt.

In einem Schreiben vom 22.2.1990 teilten wir Bürgermeister Niescher mit, daß uns der Plan einer Pistenverlängerung im Westen seit ca. 3 Monaten (anfangs Dezember 1989) bekannt ist. Wir ersuchten um eine klare und umfassende Stellungnahme. Bis heute ist uns der Bürgermeister die Antwort schuldig geblieben, woraus wir schließen, daß er nur ungern mit den Absichten der Regierungsparteien an die Öffentlichkeit geht. Wir fordern die Politiker auf, diesem üblen Spiel rund um den Flughafen ein baldiges Ende zu setzen, ansonsten ist mit einem Aufstand zu rechnen. Unsere Schutzgemeinschaft zählt derzeit nahezu 1000 zahlende Mitglieder und wird sich im Interesse der Betroffenen massiv zur Wehr setzen.

Die Forderungen unserer Schutzgemeinschaft sind:

- 1) Der Flughafen muß wieder jene Funktion einnehmen für die er errichtet wurde: Zubringerdienste zu den großen internationalen Flughäfen, Rettungs- und Katastropheneinsätze und Urlaubsflüge für Tiroler (innerhalb der Betriebszeit!). Starke Limitierung der Charterflüge, oberster Lärmpegel 80 dB(A) Damit erübrigen sich alle Ausbaupläne.
- 2) Drastische Einschränkung des Sportflugverkehrs (in der BRD gibt es schon seit vielen Jahren an zahlreichen Flughäfen eine zeitliche Einschränkung am Wochenende)
- 3) Errichtung einer dauerregistrierenden Lärmmessanlage, damit der Gemeinderatsbeschluß vom März 1989, keine lautereren Flugzeuge als die Dash-Maschinen zuzulassen, effizient durchgeführt werden kann.
- 4) Rücknahme der Betriebszeit am frühen Morgen. Obwohl die Betriebszeit derzeit um 6,30 Uhr beginnt, fliegen Tyrolean Airways - mit Ausnahmegenehmigung - schon um 6 Uhr. Es kann und darf aber in Zukunft auch für Tyrolean Airways nicht immer Ausnahmen geben. In Salzburg beginnt die Betriebszeit um 7 Uhr. Dies entspricht auch unseren Forderungen. Die jüngsten Bestrebungen des Flughafendirektors, die derzeit bestehende Betriebszeit noch weiter als bisher auszudehnen, ist eine neuerlicher Beweis für seine Instinktlosigkeit. Sie werden die Konflikte zwischen Flughafen und Bevölkerung noch weiter verschärfen und der Schutzgemeinschaft weiteren Zulauf bringen.

Als positiv möchten wir bemerken, daß der Stadtsenat in letzter Zeit einige Male in unserem Sinne Entscheidungen getroffen hat. Dies kann und darf aber keineswegs alles sein.

x) Heutige Pistenlänge: 2000 m.

VEREIN

# Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen  
des Innsbrucker Flughafens

Sehr geehrter Herr Landeshauptmann !

Innsbruck, 20. März 1990

Mit Erstaunen und Befremden mußten wir aus Ihrem Schreiben vom 9.1.90 entnehmen, daß die Errichtung einer dauerregistrierenden Lärmmeßanlage nun von irgendwelchen Gutachten der Flughafenbetriebsgesellschaft abhängig gemacht werden soll.

Wir haben den Verdacht, daß Sie, Herr Landeshauptmann, sowie BM Niescher infolge falscher Information nicht mehr zu dem vor der Wahl gegebenen Versprechen stehen, weil Sie der Meinung sind, mit dem Verbot der Chapter II-Flugzeuge wären alle Lärmprobleme gelöst. Dem ist leider nicht so. Aus tieferstehender Tabelle können Sie entnehmen, daß auch Chapter III-Flugzeuge zwischen 89 und 101 dB(A) Lärm erzeugen können. Dieser Lärm wird von uns aber sicher nicht akzeptiert werden. In letzter Zeit sind jedoch auch Flugzeugtypen in Innsbruck gelandet, die durchaus akzeptabel sind. Erwähnt werden muß, daß nicht nur überlaute Charterflugzeuge, sondern auch überlaute Sportflugzeuge ein Problem darstellen.

Laut medizinischem Gutachten von Dr.med.Jansen (erstellt im Auftrag der Flughafenbetriebsgesellschaft) erfolgt bei 75 dB(A) bereits "eine deutlich vegetative Reaktion", während bei 85 dB(A) "die Gefährdung der Gesundheit" beginnt. Die von uns seit Jahren geforderte Lärmobergrenze von 80 dB(A) ist daher absolut berechtigt und einzuhalten. Die Einhaltung dieser Lärmobergrenze aber auch des zumutbaren äquivalenten Dauerschallpegels rund um den Flughafen kann nur mit einer stationären Lärmmeßanlage überwacht werden ! Es wurden diesbezüglich im Gemeinderat und Landtag einstimmige Beschlüsse gefaßt. Diese nicht zu vollziehen, wäre keine glaubwürdige Politik und käme einem Betrug an den Bürgern gleich.

Der Preis für die dauerregistrierende Lärmmeßanlage inkl. 5 Meßstellen beträgt 1.85 Mio.Schilling zuzüglich Mehrwertsteuer.

Was in anderen Bundesländern eine Selbstverständlichkeit ist, bedeutet in Tirol eine jahrelange Bettelei, die unseren Politikern nicht gerade zur Ehre gereicht. Während die für uns zuständigen Politiker mit dem Geld der Steuerzahler oft recht großzügig umgehen, sind sie, wenn es um Belange zum Schutz der Bürger geht, oft recht zugeknöpft. Daß die Verlärmung und Luftverschmutzung durch den Sportflugverkehr jährlich mit 100.000 Schilling Steuergeldern seitens der Tiroler Landesregierung gefördert wird, ist eine Provokation für die betroffene Bevölkerung.

Unsere Schutzgemeinschaft vertritt derzeit die Interessen von 885 zahlenden Mitgliedern. Wir möchten nun von Ihnen, sehr geehrter Herr Landeshauptmann, sowie von Herrn BM Niescher Klarheit darüber, ob der politische Wille zur Errichtung einer dauerregistrierenden Lärmmeßanlage besteht. Dazu braucht es keine Gutachten seitens der Flughafenbetriebsgesellschaft!

Lärmgrenzwerte nach ICAO Annex 16 Kapitel 3

Höchstzulässige Startmasse (kg)	Lärmgrenzwert (EPNdB)			
	Seitl. Lärmmeßpunkt	Startüberflug-Lärmmeßpunkt		Anflug-Lärmmeßpunkt
		bis 2	Triebwerke ab 3	
400 000 oder mehr	103			
385 000 oder mehr		101	104	103
280 000 oder mehr	94			105
48 125 oder weniger		89		
35 000 oder weniger				98
29 615 oder weniger			89	
20 234			89	

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Für die Schutzgemeinschaft:

Schriftführer: *di-Egger*

Obfrau: *H. Reich*

Dieser Brief war Anlaß für einen neuerlichen Landtagsbeschuß zur Errichtung und Finanzierung einer Lärmmeßanlage

# Umweltbelastung durch den Flugverkehr

von Robert Egli

Der internationale Flugverkehr, gefördert durch Zoll- und Steuerfreiheit des Treibstoffes, trägt wesentlich zum Ozonloch und zu drohenden Klimakatastrophen bei wegen der in grosser Höhe enorm zunehmenden Schädlichkeit der Abgase. 18,5% des schweizerischen und 7,5% des bundesdeutschen Treibstoffes gingen 1987 in den Flugverkehr zu einem Preis von 25 Rappen bzw. 30 Pfennig pro Liter.<sup>1</sup>

Robert Egli ist Schweizer Umweltminister. Er hat sich in der Fortsetzung obigen Artikels ausführlich mit den Auswirkungen des Kohlenmonoxids und der Stickoxide aus dem Luftverkehr (Ozonloch und Treibhauseffekt) befaßt. Da wir dieses Thema bereits in unserer letzten Ausgabe behandelt haben, wollen wir uns auf einige interessante Zahlen beschränken:

Laut offizieller Schweizer Statistik betrug 1987 der Anteil der Flugtreibstoffe 957 000 Tonnen oder 18,5% des gesamten Treibstoffverbrauchs (Benzin + Diesello + Flugtreibstoffe) von 5 180 000 Tonnen. In der BRD betrug 1987 der Anteil der Flugtreibstoffe 3 260 000 Tonnen oder 7,5% des gesamten Treibstoffverbrauchs, in der EG ca. 11%, weltweit 123 000 000 Tonnen oder ca. 10%.

1987 entstanden aus den in der Schweiz verbrauchten 957 000 Tonnen Flugtreibstoffen ca. 19 000 Tonnen Stickoxide. In den nationalen Schadstoff-Statistiken erscheinen diese Stickoxide nur zum Teil, da sie vorwiegend über dem Ausland und den Meeren ausgestossen werden (Laut Statistik des Bundesamtes für Zivilluftfahrt<sup>2</sup> ergab der über der Schweiz verbrauchte Anteil von 302 000 Tonnen Treibstoff 5 917 Tonnen Stickoxide).

Besonders bemerkenswert ist der zweite Absatz: "Dreck" der über dem Ausland oder den Meeren ausgestossen wird - es ist dies der überwiegende Teil - scheint in nationalen Statistiken nicht auf (den haben - vermeintlich - ohnedies die anderen!). Dies könnte eine Erklärung dafür sein, warum die Luftverschmutzung durch Flugzeugabgase oftmals - in Studien der Flugzeugindustrie? - so extrem niedrig dargestellt wird. So lassen sich Statistiken geschickt manipulieren!

Wenn Direktor Feitl der Tyrolean Airways vorgibt, der Anteil des Flugverkehrs an der allgemeinen Luftverschmutzung würde laut einer Studie nur zwei bis sechs Promille (!!) betragen, so macht dies deutlich, in welchem Ausmaß hier manipuliert wird. Herr Direktor Feitl möge uns verzeihen, wenn wir dem Schweizer Umweltminister mehr Glauben schenken als ihm und seiner "Studie".

Während der Wissensstand des Schweizer Umweltministers neuzeitlich ist, verfügt unsere Frau Umweltminister Marilies Flemming über zehn Jahre alte Daten und Untersuchungen (Kurier 14.5.90). Dasselbe gilt jedoch auch für das Verkehrsministerium und das Verteidigungsministerium. Dieser beschämende Zustand ist uns schon seit Jahren bekannt. Für den Sektionsleiter im Verkehrsministerium, Mag. Gerhard Stadler, verteilt sich dort oben am Himmel ohnedies alles (Profil 18.9.89). Für diese "Erkenntnisse" besitzen die Ministerien ein ganzes Heer von weit überdurchschnittlich bezahlten Beamten! Immerhin weiß unsere Frau Minister Flemming, daß im Flughafenbereich eine Belastung der Bevölkerung in Form von vermehrten Abgasemissionen auftritt. Diese auch nicht ganz neue Tatsache hat sich sogar bis zur Frau Umweltminister durchgesprochen!

## Ein (noch) nicht veröffentlichter Leserbrief an die T. T.

Herr Ing. Karl Heiden, SPO-Aufsichtsrat der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft, schreibt in einem Leserbrief vom 24.4.1990, daß der Hochwasserdamm des Inn in seiner jetzigen Form vom Verkehrsministerium als Luftfahrthindernis ausgewiesen ist. Dies ist richtig. Er verschweigt jedoch, daß dieser Hochwasserdamm nur eines der insgesamt 66 (!) Luftfahrthindernisse in der Sicherheitszone ist. Zu den weiteren Luftfahrthindernissen, die das Verkehrsministerium aufgelistet hat, zählen: Nordkette samt Abhängen, Ausläufer Mittelgebirge, Abhänge Götzener- und Muttereralm und von Vill, Pfarrkirche Völs, Inn-Fluß, TIWAG-Hochhaus, Hochhaus Ampfererstraße, Neue Höttinger Pfarrkirche, Herz-Jesu-Kirche, Pfarrkirche St. Nikolaus, Pfarrkirche Innsbruck, Pfarrkirche Wilten, Stiftskirche Wilten, Universität, Landesgericht, Holiday-Inn, Stadtturm, Autobahn, diverse Häuser in der Storchenstraße, Kranebitter Allee und Fürstenweg, diverse Häuser in Völs (Maximilian-, Alberti-, Herzog-Sigmund-Str.), Kirche Aflenz usw., usf.

Wann werden endlich auch diese Luftfahrthindernisse beseitigt? Am besten wäre wohl, gleich die ganze Stadt samt Völs niederzureißen und die Nordkette sowie das Mittelgebirge abzutragen, damit sich der Flughafen endlich ungehindert entwickeln kann! Oder sollte vielleicht doch noch jemand auf die ungewöhnliche Idee kommen, jene Flugzeuge, die dem Innsbrucker Flughafen nicht entsprechen, aus Innsbruck zu verbannen? H. Raich

---

Impressum: Herausgeber, Verleger und Medieninhaber:

Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens,

Karl-Innerebner-Straße 54, 6020 Innsbruck

Druck: Steigerdruck, Axams