



Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens

Nr. 9

Information 1/91

Jänner-März

"Sicherheit" als Vorwand für weiteren Flughafenaußbau!

Bis vor kurzem galt der Innsbrucker Flughafen als sicher. Auf unsere diesbezügliche Anfrage antwortete das Verkehrsministerium am 21.6.1985, "daß alle Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt im Bereich des Flughafens Innsbruck getroffen sind". Seither wurden Jahr für Jahr weitere -zig Millionen, angeblich für die "Sicherheit", letztlich jedoch für den weiteren Ausbau des Flughafens investiert. Zwar wurden im Jahre 1982 anlässlich der Erweiterung der Sicherheitszone vom Verkehrsministerium nicht weniger als 66 Luftfahrt-hindernisse in der Sicherheitszone des Innsbrucker Flughafens aufgelistet, es wurde aber nicht die Entfernung auch nur eines einzigen Luftfahrthindernisses vorgeschrieben. Es ist auch kaum anzunehmen, daß die Innsbrucker Bevölkerung mit dem Abtragen dieser Luftfahrthindernisse wie z.B. Nordkette samt Abhängen, Mittelgebirge, Pfarrkirche Völs, Pfarrkirche Innsbruck, neue Höttinger Kirche, Stiftskirche Wilten, Pfarrkirche Wilten, Universität, Landesgericht, Stadtturm, diverse Hochhäuser usw. einverstanden wäre. Da soll nun wenigstens der Inn verlegt werden, denn die Natur kann sich nicht wehren. Gleichzeitig wird der Bevölkerung die Schaffung einer Erholungszone - in der Flugschneise! - vorgegaukelt. In Wahrheit würden die Inn-Verlegung (und Pistenverlängerung) den Geschäftsinteressen des Flughafens durch die vom Flughafendirektor Jilg angestrebte Frequenzsteigerung von 50 Prozent dienen. Außerdem will Jilg den Einsatz von Großraumflugzeugen. Laut Auskunft des Chefpiloten Bohuslawizki der AUA ist nicht die Länge der Piste oder das fehlende Vorfeld das Problem, sondern die hohen Berge rundherum und die Steigleistung der Flugzeuge. Das Problem mit den Fußgängern am Inndamm ließe sich mit einfachen Mitteln lösen.

ÖVP und FPÖ haben sich bis heute noch nicht von der Idee der Inn-Verlegung distanziert. Herr BM Niescher versucht, dem Bund den Schwarzen Peter zuzuspielen. Die Gemeinde Völs leistet geschlossen Widerstand gegen das geplante Vorhaben. Es ist ein politisches Trauerspiel, daß es der Nachbargemeinde Völs bedarf, um die Lebensqualität der Innsbrucker zu retten.

In den Regionen soll für Flieger die Freiheit bald grenzenlos sein

DER STANDARD

6. DEZEMBER 1990

Walter Müller

Graz - Falls alles nach Wunsch geht, kommen auf die heimischen Regionalflughäfen goldene Zeiten zu. Vor allem in Graz, Innsbruck, Salzburg und Linz ist nach Ansicht von Luftfahrt-Sektionschef Gerhard Stadler der Regionalverkehr stark expansionsfähig. Lediglich Klagenfurt verfüge über ein zu kleines Einzugsgebiet und kaum Entwicklungschancen, sagte Stadler anläß-

lich eines Treffens der Repräsentanten von 22 europäischen regionalen Fluglinien, mit Regierungsvertretern der Pentagonale in Graz.

Mit einer völligen Liberalisierung des Regionalflugverkehrs wird nach Ansicht Stadlers eine „neuen Ära“ in diesem Sektor des Luftverkehrs anbrechen. Bei der ersten „Pentagonale Regional Air Transport Conference“ wurde eine entsprechende „Grazer Erklärung“ unterzeichnet.

Der Kernpunkt der Resolution: Bis spätestens 1993 sollen in den Ländern der Pentagonale - Österreich, CSFR, Ungarn, Italien und Jugoslawien - die Richtlinien für den regionalen Flugverkehr, der mit einer Kapazität von 100 Passagierplätzen beschränkt ist, vereinheitlicht und völlig liberalisiert werden. Die anwesenden Regierungsvertreter der fünf Länder (Polen und die BRD waren als Beobachter eingeladen) bekundeten ihr Enga-

gement in dieser Sache.

Die Konferenz wurde allgemein als Startschuß für eine noch nicht absehbare Expansion im regionalen Flugverkehr gewertet. Stadler rechnet sogar damit, die Liberalisierung bereits im nächsten Jahr über die Bühne zu bringen und somit schon im kommenden Jahr für einen Wettbewerb auch im kleinen Flugverkehr sorgen zu können.

„Die Wirtschaft entwickel“

Nein zur Ausweitung der Betriebszeit!

Bereits im Frühjahr 1990 hat Flughafendirektor Jilg beim Stadtsenat ein Ansuchen auf generelle Ausweitung der Betriebszeit bis 23 Uhr angesucht, hat jedoch vom Stadtsenat eine Abfuhr erhalten. Nun will der Walkloden-Fabrikant Gießwein aus Brixlegg für sich die gleiche Betriebszeit in Anspruch nehmen wie Tyrolean Airways, ist jedoch bei Gericht vorerst gescheitert. Er erwartet sich nun - nach dem Gleichheitsgrundsatz - beim Obersten Gerichtshof große Chancen, die dann im Falle eines Erfolges auch für nächtliche Landungen und Starts anderer Privatflieger und Fluggesellschaften gegeben wären. Unsere Schutzgemeinschaft hat die Ausnahmeregelungen für Tyrolean Airways schon immer kritisiert, sie wurden aber von den Politikern und dem Ministerium "gedeckt". Für uns schien lediglich für Linienflüge eine Betriebszeit von 7 Uhr bis 22 Uhr akzeptabel. Aufgrund der Proteste gegen die Durchführung von Charterflügen außerhalb der Betriebszeit wurden schleunigst die "linienmäßigen" Flüge erfunden, das heißt, Charterflüge wurden den Linienflügen gleichgesetzt.

Wir fordern erneut die Einhaltung bzw. Rücknahme der Betriebszeit auf 7 Uhr bis 20 Uhr, ausgenommen echte Linienflüge mit Dash 7 von 7 Uhr bis 22 Uhr.

Es kann wohl nicht so sein, daß all jene, die mächtig und einflußreich genug sind, sich überall das Unrecht "zurecht" biegen und Gesetze und Verordnungen immer nur für den kleinen, "dummen" Bürger da sind!

Wer die Situation im Flughafen kennt, den überkommt der Verdacht, daß weniger Gießwein, sondern vielmehr Flughafendirektor Jilg an einer generellen Ausweitung der Betriebszeit interessiert ist! Wir wissen, wie der Hase läuft!

Ärgernis

Zur Luftverschmutzung durch den Regionalflugverkehr

Nicht nur der vermeidbare Anteil des Motorfahrzeugverkehrs und der punkto Ozonschutzhürden und Treibhauseffekt äusserst schädliche Fernflugverkehr in grossen Höhen gehören an den Pranger. Auch der Regionalflugverkehr (Hobbyflüge, Rundflüge, kommerzielle Heliflüge und der Kurzstrecken-Passagierflugverkehr) ist ein gesundheitsschädliches Ärgernis. Von der Transportleistung her ist der Regionalflugverkehr fast bedeutungslos, vom Lärm her jedoch enorm. Es müssen dringend sehr viel strengere Motorenlärmgrenzwerte und mindestens doppelte Minimalflughöhen gefordert werden. Heute darf auf nur 150 m Höhe über Rhein, Rheinfall und Randen hinweggelärmt werden, über dicht besiedelten Gebieten auf nur 300 m. Erwähnenswert ist auch, dass das Flugbenzin der Sportflieger viermal soviel Blei enthalten darf wie das Autobleibenzin. Die Vorschriften im Regionalflugverkehr sind leider von Flugverkehrskreisen und nicht von Neutralen aufgestellt worden. Im Bundesamt für Zivilluftfahrt sitzen auch Hobbyflieger, quasi als Richter in eigener Sache. Es ist zu hoffen, dass dieses Amt (mit etwa 130 Personen) von unsern Parlamentariern bald kritisch überprüft wird. Heute kann man es beinahe als Gönnerverein für den Flugverkehr titulieren. Der Flugverkehr hat aber auch noch andere Gönner, z. B. zahlt die Swissair für Flugzeuge nur einen lächerlich niedrigen Zoll und keine WUST. Die SBB hingegen müssen für ihr Rollmaterial WUST bezahlen. Staatliche Förderungen, Subventionen und Ausbaugenehmigungen für den Flugverkehr werden bei der heutigen Luftverschmutzung von der Mehrheit der Bevölkerung sicher nicht mehr akzeptiert. Der Regionalflugverkehr muss reduziert werden. Dazu brauchen wir einsichtige Politiker.

Robert Egli, Schaffhausen

Leise rieselt das Kerosin

In der Airport-Information 1/90 wird behauptet, daß laut TÜV-Bericht die Luftverschmutzung durch Flugverkehr nicht relevant sei. Wir haben mit den namhaften Wissenschaftlern Prof. Dr. Eibl und Dipl. chem. Egli Verbindung aufgenommen, die sich unter anderem auch mit der Luftverschmutzung durch Flugverkehr befassen. Dipl. chem. Egli hat die Fehlerquellen des TÜV-Berichtes genau aufgezeigt und die darin gemachten Angaben wissenschaftlich widerlegt. Auch der "Lufthansa-Information zur Umwelt" sowie der "Swissair"-Veröffentlichung liegen unrichtige Angaben über den Treibstoff-Verbrauch zugrunde. Das Auto des kleinen Mannes wird - sicherlich zurecht - verteufelt, Flugzeugindustrie, Fluggesellschaften usw. bestellen sich Gutachten, damit sie "sauber" dastehen. Hat die Innsbrucker Flughafenbetriebsgesellschaft noch keine Kenntnis von der neuen und richtigeren Studie vom IFEU und TÜV aus dem Jahre 1989 ??

Die Angaben über Schadstoffe durch Flugverkehr sind auch deshalb so wenig objektiv, weil diese nur bis in eine Höhe von 915 Meter berechnet werden. Die Mengen, die über dieser Höhe, über dem Ausland oder den Meeren ausgestoßen werden - es ist dies der größte Teil - scheinen in den nationalen Statistiken nicht auf.

Sicherheitsgefährdung in Krisensituationen

Der Golfkrieg hat uns wieder einmal vor Augen geführt, wie sehr Flughäfen in Kriegszeiten zu den vorrangigen Angriffszielen gehören. Trotz der großen räumlichen Entfernung der Golf-Region mußten Flughafenanrainer - insbesondere wegen der Charterflüge am Wochenende - die permanente Überwachung des Innsbrucker Flughafenareals und der angrenzenden Wohngebiete durch Hubschrauber des Innenministeriums in äußerst unangenehmer Weise miterleben.

Die logische Konsequenz aus obigen Tatsachen kann nur der sofortige Stop für jegliche Ausbautendenzen sein. Wir fordern daher erneut den Rückbau dieses mitten im Wohngebiet liegenden Flughafens zu einem Regionalflughafen für Zubringerdienste, wie anlässlich der Volksbefragung versprochen!

Lärmessanlage: Skepsis angebracht!

Aus der Presse war zu erfahren, daß die Installierung der Lärmessanlage von den Politikern an die Flughafenbetriebsgesellschaft übertragen wurde. Von den ursprünglich vorgesehenen fünf Meßpunkten scheinen nicht mehr viele übrig zu bleiben. Ob diese Lärmessanlage der Bevölkerung jemals dienen wird ??

Unterschriftenaktion geht weiter!

Die im Herbst durchgeführte Unterschriftenaktion zur Einschränkung des motorisierten Sportflugverkehrs hat bisher 2.612 Unterschriften ergeben, die gemeinsam mit einem Vertreter der Gemeinden Völs, Kematen und Götzens am 23.3.1991 dem Herrn Landeshauptmann Dipl.Ing. Partl übergeben wurden. Wir brauchen jedoch noch viel mehr Unterschriften, um gegen diese einflußreiche Flieger-Lobby erfolgreich antreten zu können.

Achtung: Wir ersuchen Mitglieder und Betroffene, diese Unterschriftenliste abzutrennen und nach Möglichkeit zu füllen. Wir lassen Ihnen für diese Aktion genügend Zeit. Bitte senden Sie die Liste aber auch dann zurück, wenn diese "nur" die eigene Unterschrift aufweist. Jede Unterschrift ist wichtig. Sagen Sie bitte nicht "Auf mich kommt es nicht an"!

Diese Unterschriftenaktion wird - wie schon bisher - von den Gemeinden Völs, Kematen und Götzens unterstützt. Unterschriftenlisten liegen in den Gemeindeämtern der genannten Gemeinden zur Mitnahme auf und können auch wieder dort abgegeben werden.

Ebenso können die Unterschriftenlisten auch beim Landesumweltanwalt Dipl.Ing.Riccabona, Innsbruck, Brixnerstraße 2/III.Stock, abgegeben werden.

All jene, die ihre ausgefüllten Listen schon zurückgestellt haben, bitten wir um Verständnis, daß sie noch einmal mit dieser Angelegenheit konfrontiert werden. Leider läßt sich dies aus organisatorischen Gründen nicht vermeiden. Vielleicht haben Sie die Möglichkeit, in diesem Falle die Liste an andere Interessierte weiterzugeben. Wir danken für Ihre Mitarbeit!

Einschränkung des motorisierten Sportflugverkehrs gefordert!

Da die zahlreichen Proteste - auch der Gemeinde Völs - von den verantwortlichen Politikern in Stadt, Land und Bund bisher ignoriert wurden, sehen wir uns zu einer

UNTERSCHRIFTENAKTION

veranlaßt. Auf den Seen wurden vernünftigerweise die Motorboote verboten oder zumindest stark eingeschränkt. Auf dem Inn wurden aus Lärmschutzgründen die Motorboote im Bereich von Innsbruck untersagt. Es besteht die Absicht, den Individualverkehr sowie den Schwerverkehr auf der Straße einzudämmen. Rasenmähen ist wochentags zwischen 12 und 15 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen verboten, usw.usf.... Nur die Vergnügungsflieger dürfen noch immer nahezu uneingeschränkt ihrem lärmenden Hobby frönen. Dieses Freizeitvergnügen kostet Tausende die Wochenendruhe. Der Lebens- und Erholungsraum in Tirol wird auch durch die Rücksichtslosigkeit der Motorsportflieger (insbesondere der Motorsegler) zerstört. In der Bundesrepublik Deutschland gibt es schon seit mehr als 10 Jahren an zahlreichen Flughäfen eine zeitliche Einschränkung am Wochenende. Auch unsere Schutzgemeinschaft fordert von den zuständigen Politikern Maßnahmen, um die oft unerträgliche Belastung durch den motorisierten Sportflugverkehr zu reduzieren.

Auszug aus dem Rechnungshofbericht:

77.12.1 Der RH stellte auch bei der TFG neuerlich (siehe Ergebnis der Prüfung der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft, TB 1979, Abs 90. 15. 1) die Frage, ob eine starke Allgemeine Luftfahrt (in erster Linie nicht gewerblicher Privatverkehr) - abgesehen vom betriebswirtschaftlichen Effekt eines Kuppelproduktes - vom volkswirtschaftlichen Standpunkt erstrebenswert ist. Dieser Verkehr stellt durch Lärm, Energieverbrauch und Luftverschmutzung eine Umweltbelastung

dar, die in einem deutlichen Mißverhältnis zur Erfüllung seiner Transportfunktion steht. Darüber hinaus waren die Flughafentaxen für die Allgemeine Luftfahrt derart niedrig, daß diese Sparte - auf vergleichbare Vollkosten bezogen - erhebliche Unterdeckungen brachte. Diese stellten eine indirekte Subventionierung der Privatfliegerei dar, welche ohnedies in weiten Bereichen direkt gefördert wird.

Das Freizeitvergnügen einzelner darf nicht zur Belastung Tausender werden !

Wir bitten Sie daher, die Unterschriftenaktion unserer überparteilichen Schutzgemeinschaft tatkräftig zu unterstützen. Sie können diese Unterschriftenliste beliebig kopieren (Vorder- und Rückseite auf einem Blatt!) oder bei der unten angeführten Kontaktadresse weitere Listen anfordern. Wir ersuchen Sie, die unterschriebenen Listen an die Kontaktadresse der Schutzgemeinschaft wieder zurückzusenden. Dies auch dann, falls Sie nur wenige Unterschriften haben. Wir nehmen jede einzelne Unterschrift ernst.

Wir danken für Ihre Mitarbeit!

Forderungen siehe Rückseite!

