

Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens

Nr. 11

Information 3/1991

Juli / September

Einschränkung des Sportflugverkehrs - ein leeres Versprechen Genehmigung für sechs zusätzliche, am Innsbrucker Flughafen beheimatete Flugzeuge Ausweitung der Betriebszeit von 6 Uhr - 23 Uhr

Im Juli-Landtag hätte die Einschränkung des motorisierten Sportflugverkehrs in unserem Sinne beschlossen werden sollen. Der vom ÖVP-Landtagsabgeordneten Warzilek im Mai eingebrachte Antrag ist mittlerweile vom Tisch! Die Fliegerlobby brauchte nur einmal kräftig aufzujaulen und schon ging die ÖVP in die Knie. Aus diesem Grunde wollten die Grün-Alternativen im Juli-Landtag einen gleichlautenden Antrag wie jener von LA Warzilek nochmals einbringen. Da jedoch die Grün-Alternativen nur mit drei Abgeordneten im Landtag vertreten sind, ein einzubringender Antrag jedoch von mindestens vier Landtagsabgeordneten unterstützt werden muß, wandten sie sich zwecks einer Unterschrift an die anderen Parteien. Kein einziger Landtagsabgeordneter der ÖVP, SPÖ und FPÖ war jedoch bereit, den Antrag der Grün-Alternativen zu unterstützen, obwohl er die gleichen Forderungen enthielt wie der im Mai eingebrachte Antrag von LA Warzilek. Die Grün-Alternativen konnten daher ihren Antrag im Landtag nicht einbringen.

Auch im Innsbrucker Gemeinderat waren wieder nur die Grün-Alternativen bereit, in dieser Sache aktiv zu werden, obwohl wir alle Parteien darum ersucht hatten. Der Antrag der Grün-Alternativen vom 18. 10. 90 wurde dem Stadtsenat zur weiteren Behandlung zugewiesen und dort ruht er noch heute!

Fluglärmerschärfung oder Bürgeraktionen?

Lärmmaschinen über Winter umrüsten!

Anrainer halten fortgesetzte Ruhestörungen nicht mehr aus • Es gibt auch leise Maschinen und Wege der Umsicht • Stadt- und Talverlärnung durch einzelne unhaltbar

Als wir schon 1970 mit der Lärmbekämpfung begannen, haben uns Behörden und Lärmverbreiter ausgelacht. Es gab keine Gesetze, keine brauchbaren Begriffe und nicht die geringste Bereitschaft, den Lärm für ein soziales Problem und ein zivilisatorisches Verhängnis zu halten. Auf der Gegenseite aber gab es eine Massenreaktion aus der Bevölkerung und einen Ausbruch an Stimmen und Briefen, die man als Kranken- und Leidensgeschichte des Lärms schon damals hätte beachten müssen. Wir haben es getan und

entfernbar zur Erde, durch Häuser, ganze Täler und Erholungsräume schickt. Wir begegnen hier einem fliegenden Vergnügen, das als Eroberung des Himmels und Flucht vor dem Jammertal der Massen Verständnis beanspruchen und auf ein jahrelanges Schweigen von unten verweisen kann. Und das ist das Problem und zugleich die Grenze, die jetzt erreicht und mit zu vielen angestauten Spannungen geladen ist...

Wenn es auch

Aarau

Das schrieb Dr. Ötzbrugger in der Tiroler Tageszeitung vom 12. 11. 1977 (!)
So alt ist der Schmah vom "Umrüsten" ! Darauf können nur noch naive Politiker hereinfliegen und natürlich solche, die grundsätzlich nicht bereit sind, für die betroffene Bevölkerung etwas zu tun. So alt (und noch viel älter) ist aber auch schon der Ärger über den Lärmterror durch Sportflugzeuge.

ÖVP-Obmann und Wirtschafts-Landesrat Dr. Wendelin Weingartner bringt in der TT vom 24. 6. 1991 "kein Verständnis für Gruppenegoismus auf". Bravo, Herr Landesrat! Doch warum gilt diese Aussage für die Fliegerlobby nicht? Ist da vielleicht der Druck einiger Parteifreunde und Prominenter zu groß?? LR. Dr. Weingartner - ein neues Gesicht mit alter Cliquenwirtschaft? Umweltschutz sollte doch neben Pflanzen und Tieren auch den Menschen einschließen!

Die bestehenden Verordnungen für die Fliegervereine

Für alle jene, die unser Mitteilungsblatt 2/1989 nicht kennen, veröffentlichen wir nochmals in gekürzter Form die zwischen dem Verkehrsministerium und den einheimischen Fliegervereinen getroffenen Vereinbarungen.

Auszug aus dem Schreiben des Verkehrsministeriums vom 18. September 1980:

Probelaufe von Motoren und Platzflüge unter 15 Minuten sind in der Mittagszeit zwischen 12:30 und 14 Uhr zu unterlassen (stundenlanger Lärmterror ist erlaubt! Anm. der Redaktion!) Ohne zwingendes Erfordernis (Anweisung der Flugsicherung) ist das Kreisen über bebautem Gebiet zu unterlassen. In der Mittagszeit zwischen 12:30 und 14 Uhr werden keine Schulflüge durchgeführt. Ebenso wird keine lokale Schulung (Platzrunden) an Sonntagen durchgeführt. In den Sommermonaten wird überhaupt nicht geschult.

Darüberhinaus wurde vereinbart, daß Kreisen im Sink- und Steigflug über dem Flughafen oder dessen näherer Umgebung nicht gestattet ist. Der Schleppbetrieb für Segelflugzeuge ist grundsätzlich in der Mittagszeit zwischen 12:30 und 14 Uhr untersagt. Gleichzeitig wurde vereinbart, daß der Start möglichst nach Westen hin zu erfolgen hat. Der Höhengewinn ist außerhalb des Erholungsgebietes der Stadt Innsbruck zu suchen.

Diese Beschränkungen wurden für die Motorflieger und selbstverständlich auch für die Motorsegler festgelegt. Alle diese Beschränkungen wurden von den in Innsbruck ansässigen Fliegervereinen unterschriftlich anerkannt und die Einhaltung zugesichert. Diese Regelung fand auch die volle Zustimmung des Leiters des Betriebsdienstes der Flugsicherungsstelle Innsbruck.

Die getroffenen, aber leider nie eingehaltenen Vereinbarungen waren an sich gute Ansätze. Mit einer entsprechenden Erweiterung (Wochenendruhe) und Ausdehnung auch auf ausländische Sportflieger sowie einer Überwachung auf Einhaltung der Verordnungen und Sanktionen bei Nichteinhaltung wäre der Sportflugverkehr für die Anrainer einigermaßen erträglich. Da aber bei den Politikern, die wir haben, weder eine Überwachung und schon gar keine Sanktionen durchsetzbar sind, sind unsere Forderungen nach ausnahmslosem Flugverbot für motorisierte Sportflieger ab Samstag 12 Uhr sowie in der Mittagszeit von 12 bis 15 Uhr und ab 19 Uhr völlig gerechtfertigt, denn alles andere ist nicht kontrollierbar.

Wir bestehen weiterhin auf unseren Forderungen !

Gegen Fluglärm in Innsbruck

INNSBRUCK. Der Fluglärm am Innsbrucker Flughafen soll im Interesse der lärmgeplagten Anrainer drastisch eingeschränkt werden. Das fordert der Innsbrucker LA Rudolf Warzilek (VP) in einem Landtagsantrag. Aufgrund heftiger Kritik der betroffenen Fliegerlobby hat der Abgeordnete nun Studien von ausländischen Flughäfen eingeholt und den Antrag dem Modell des Berner Flughafens angepaßt: „Es ist nicht einzusehen, daß in der Mittagszeit in Innsbruck das Rasenmähen verboten ist, während andererseits der Lärm am Flughafen durch die Motorflugzeuge nicht eingeschränkt wird“, so Warzilek. Gegen den Charter- und Linienflugverkehr sei schon einiges getan worden. Nun sollen für Motorflugzeuge bis zum Gewicht von 2,5 Tonnen wochentags zwischen 12.30 und 15 Uhr Platzrunden, Kunstflüge und Rundflüge mit einer Dauer von weniger als 20 Minuten verboten werden. An Samstagen sollen ab 15 Uhr, an Sonn- und Feiertagen überhaupt Kunstflüge und Platzrunden pur dann erlaubt sein, wenn der Lärm den Pegel von 68 Dezibel nicht überschreitet.

Und das wollen uns Warzilek und seine ÖVP nun als "drastische Einschränkung" des Fluglärms verkaufen!

Für wie blöd hält man eigentlich das Volk? Oder tummeln sich in der Politik nur Dilettanten, die nicht wissen, wovon sie reden??

Wie lange sollen sich die Bürger die Frozelei durch Flieger-Lobby und Politiker noch bieten lassen? Der Bürgerpflanz hat die Toleranzgrenze überschritten!

Der Jahrzehnte währende Terror muß endlich ein Ende haben!

Die Frächter haben - trotz wirtschaftlicher Nachteile - das Wochenend- und Nachtfahrverbot akzeptieren müssen. Für Hobby-Flieger soll es kein Wochenendflugverbot geben, nur weil auch ein paar Prominente davon betroffen wären?

Genehmigung für sechs zusätzliche, am Innsbrucker Flughafen beheimatete Flugzeuge

Tyrolean Airways und ihre ebenfalls am Innsbrucker Flughafen beheimatete Schwester, Tyrolean Jet Service Ges.m.b.H., haben um Genehmigung von insgesamt sechs zusätzlichen Flugzeugen der Gewichtsklasse E (2 Stück) und F (über 20 Tonnen - 4 Stück) angesucht. Ein diesbezügliches Ansuchen erging auch an BM Niescher. Nun gibt es aber den Gemeinderatsbeschluß "Keine lauterer Maschinen als die Dash"! Die Stadtpolitiker haben sich daher mit ihrer Stellungnahme solange Zeit gelassen, bis vom Ministerium ein positiver Bescheid vorlag, weil ja seitens der Stadt Innsbruck kein Einspruch erfolgt ist! So können Politiker den eigenen Gemeinderatsbeschluß umgehen! Mit der Anschaffung von vier weiteren Flugzeugen für Tyrolean Airways wird sich im kommenden Jahr allein für diese die Anzahl der Flugzeuge von acht auf zwölf erhöhen. Zwei Flugzeuge der Gewichtsklasse F wird sich Tyrolean Jet Service Ges.m.b.H. zulegen.

Mit folgenden Argumenten hat Flughafendirektor Jilg in seinem Schreiben vom 27.5.91 an den Stadtmagistrat die Genehmigung der neuen Flugzeuge befürwortet:

Der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H steht kein Einfluß auf Tyrolean Airways zu, welche Flugzeuge der Gewichtsklasse E und F angeschafft werden. Es darf jedoch festgestellt werden, daß am Flughafen Innsbruck seit 1.5.1990 Jetflugzeuge, die nicht Chapter-III-zertifiziert sind, nicht mehr verkehren dürfen. Wie die Erfahrungen der letzten Monate gezeigt haben, handelt es sich bei allen zum Flughafen Innsbruck anfliegenden Chapter III-Flugzeugen um außerordentlich leises Fluggerät, das von der Bevölkerung kaum mehr wahrgenommen wird. Es gibt diesbezüglich auch keine Beschwerden mehr.

Es kann wohl festgestellt werden, daß sowohl die BAe 146 als auch die Boeing 737-500 oder der Challenger in der verlängerten Version, kaum größere Lärmentwicklung als die Dash-Flugzeuge mit sich bringen. Diese Flugzeuge dürften mit 100-sitziger Version für . . .

Selbstverständlich sind Flugzeuge wie BAe 146 und Boeing 737-500 viel lauter als Dash-Maschinen. Außerdem gibt es in Innsbruck derzeit noch immer viel zu laute Flugzeuge, die sehr wohl den Ärger der Bevölkerung hervorrufen. Lärmmessungen der letzten Zeit haben bis 110 dB(A) ergeben. (u.a. Lauda-Maschine). Wann bekommen derartige Flugzeuge endlich Landeverbot??

Ausweitung der Betriebszeit - ein Wählerbetrug

1981 hat der Aufsichtsrat der Flughafenbetriebsgesellschaft weiterhin eine Betriebszeit von 7:30 bis 20 Uhr zugesichert, wobei es nur für Linienflüge mit Dash-7-Flugzeugen eine Ausnahme von 7 bis 22 Uhr geben sollte. Trotzdem wurde die Betriebszeit bald auf 6:30 bis 20 Uhr ausgeweitet, wiederum mit großzügigen Ausnahmeregelungen für Tyrolean. Anstatt die von uns schon immer kritisierten Ausnahmen weitgehend abzuschaffen, hat der Stadtsenat im Juli aufgrund eines Ansuchens von Tyrolean Airways für alle am Innsbrucker Flughafen beheimateten Turboprop-Flugzeuge, die nicht lauter sind als Dash-Flugzeuge, eine Betriebszeit von 6 bis 23 Uhr bewilligt. Diese Entscheidung schließt andere Fluggesellschaften nicht aus!

Obwohl der Ärger über die bestehende Betriebszeit bereits groß ist, wurde diese neuerliche Ausweitung durch den Stadtsenat genehmigt. Einige Bürger haben dies als Bosheitsakt der Politiker bezeichnet. Die Bürger täglich durch Motorengeheul um 6 Uhr und früher aus dem Schlaf zu rütteln, ist in unserem Augen eine Frechheit, da hierfür keine Notwendigkeit besteht.

Eine Folge der zu langen Betriebszeit sind die nächtlichen Schlafstörungen durch Triebwerksprobeläufe sowie ein unzumutbarer Verkehrslärm auf den Zufahrtsstraßen zum Flughafen ab 5 Uhr früh durch Flughafenbedienstete und Fluggäste. Die Auswirkungen der Betriebszeitenausweitungen werden erst mit dem Einsatz der zusätzlichen Flugzeuge aufgrund der erhöhten Flugfrequenz voll spürbar werden.

Vor der letzten Gemeinderatswahl hat die SPÖ u.a. die strikte Einhaltung der Betriebszeit versprochen. Jetzt hat sie sogar einer Ausweitung zugestimmt. Vizebürgermeister Krebs hat sich im Zusammenhang mit Betriebszeitenerweiterung schon früher einmal für die "wirtschaftliche Auslastung" der Tyrolean Airways ausgesprochen. Auch die ÖVP will von ihrem bei der Volksbefragung gegebenen Versprechen der Einhaltung der Nachtruhe nichts mehr wissen. Geschäftsinteressen sind den Parteien wichtiger als Bürgerinteressen!

Es ist kein Geheimnis, daß die Flughafenbetriebsgesellschaft eine generelle Erweiterung anstrebt, und es ist vollkommen klar, daß diese Ausweitung der Betriebszeit wieder nur ein Schritt in diese Richtung war. Wir kennen doch die übliche Salamtaktik. Die Bürger sollen sich an Lärm gewöhnen! Laut Experten gibt es aber keine Gewöhnung an Fluglärm. Er macht selbst dann krank, auch wenn man ihn nicht als störend empfindet.

Für Rettungs- und Katastropheneinsätze akzeptieren wir selbstverständlich die lauterer Kapitel-III-Flugzeuge außerhalb der normalen Betriebszeit, nicht jedoch für die vom Stadtsenat ebenfalls bewilligten Ambulanzflüge ohne jede Dringlichkeit. Diese sind kommerzielle Flüge und müssen bei Inanspruchnahme der erweiterten Betriebszeit mit leisen Maschinen durchgeführt werden.

Wir fordern erneut die Rücknahme der Betriebszeit auf 7 bis 20 Uhr, ausgenommen Linienflüge der Dash 7 von 7 bis 22 Uhr. Nächtliche Charterflüge liegen nicht im

Lärmmeßanlage - ein amputiertes Jahrhundertwerk?

Die Anschaffung ist noch immer nicht erfolgt, weil Stadt und Land sich "stritten", wer die Betriebskosten dafür tragen soll. Es gibt eine Vereinbarung, daß beide die Betriebskosten je zur Hälfte übernehmen. Plötzlich hat sich BM Niescher geweigert mit der Begründung, daß weniger als 5 Prozent der Gäste in Innsbruck bleiben und daher das Land die gesamten Betriebskosten übernehmen sollte, was vom Land wiederum abgelehnt wurde mit der Aufforderung, BM Niescher solle sich an die getroffene Vereinbarung halten. Nach langem Hin und Her soll dem Vernehmen nach endlich eine Einigung erzielt worden sein. Was wird nun wohl als nächstes "Hindernis" wieder auftauchen?

Auf keinen Fall sind wir mit der drastischen Reduzierung der Meßpunkte einverstanden. Zwei Meßpunkte reichen absolut nicht aus, um die tatsächliche Belastung der Bevölkerung zu erfassen. Wir fordern daher weiterhin auch Meßpunkte im Bereich der Startplätze, um den gesamten Bodenlärm wie z.B. Startlärm, Triebwerksprobeläufe usw. zu erfassen.

"Kulturzentrum" Flughafen ?

Aus "Blickpunkt Hötting" (Parteiblatt der SPÖ)
Originalgröße 10 x 9,5 cm

Das sozialistische Kulturwerk
und die SPÖ Bildung laden ein:

Besichtigung des Innsbrucker Flughafens

unter fachkundiger Führung von
Dir. Ing. HANS JILG

Samstag, 6. Juli 1991, 14 Uhr

Aufgrund der begrenzten Teilnehmerzahl telefonische Anmeldung unter der Nummer 536640 erforderlich.

Sind Fluglärm und Abgase die neue "Kultur" der Politiker, in Ermangelung einer anderen? Hat deshalb auch das Referat für Jugendkultur der Stadt Innsbruck das Kinder- und Jugendfest am Flughafen veranstaltet anstatt z.B. am viel schöneren Baggersee?

Was werden sich Flughafenbetriebsgesellschaft und Politiker noch alles einfallen lassen, um das Volk einzulullen?

Der Flughafen ist - ähnlich wie die Autobahn - zwar gewissermaßen eine notwendige, jedoch umweltschädliche Einrichtung. Auf der Autobahn wollen unsere Stadtpolitiker demonstrieren, für den Flughafen wollen die gleichen Politiker bei unwissenden Kindern Begeisterung erwecken. Sie sehen in den Kindern potentielle künftige Kunden. Man muß sie rechtzeitig "einkaufen"! Ein Mißbrauch der Kinder für Geschäftszwecke?

Stadt und Land sind Miteigentümer des Flughafens und profitieren finanziell vom vermehrten Flugverkehr.

Wieder Landeerlaubnis für laute Flugzeuge?

INNSBRUCK. Widerstand kündigte NR Erwin Niederwieser (SPÖ) für den Fall an, daß laute Flugzeuge wieder in Innsbruck landen dürfen. EG-Vorschläge würden diese Flugzeuge bis ins Jahr 2002 erlauben. Für Tirol sei es nicht zu akzeptieren, sollte die EG versuchen, ihre Vorstellungen bei den Beitrittsverhandlungen durchzusetzen, so Niederwieser.

Für uns ist längst klar, daß mit dem EG-Beitritt die derzeitigen Regelungen für den Innsbrucker Flughafen fallen und auch noch weitere Probleme auf uns zukommen würden. Darüber macht sich anscheinend nur Nationalrat Dr. Niederwieser Gedanken. ÖVP-Landtagsabgeordneter Warzilek zu den zu erwartenden Problemen: "Es ist ein internationaler Flughafen." Da haben wir es wieder!

Wir fordern daher erneut den Rückbau des Flughafens zu einem

Regionalflughafen

WICHTIGE DISKUSSIONSVERANSTALTUNG!

Bitte beachten Sie in der Beilage die Einladung zu einer Diskussionsveranstaltung mit Flughafendirektor, Politikern und Vertretern unserer Schutzgemeinschaft, veranstaltet von der Grünen Alternative Innsbruck.

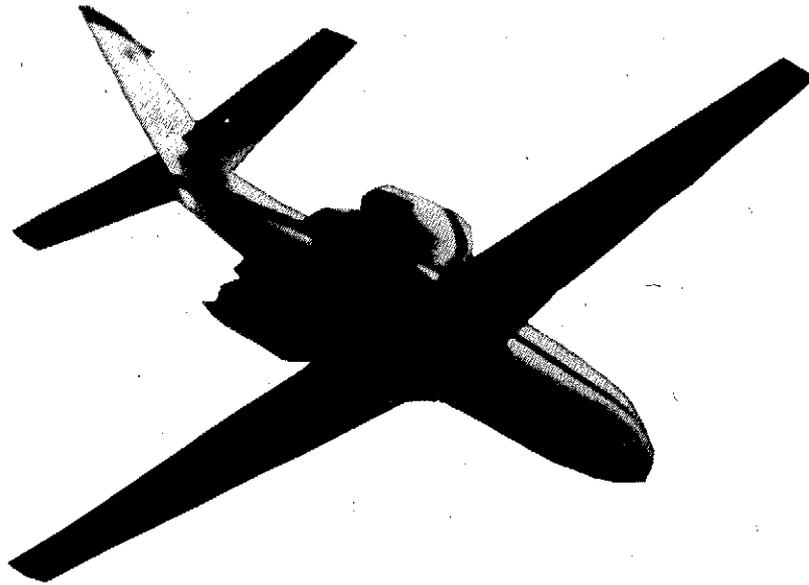
Wir bitten um zahlreiches Erscheinen und um rege Teilnahme an der Diskussion. Bitte merken Sie vor: 29.10.91, 20 Uhr im Kolpinghaus / V.F.Hess-Str. 7 (Nähe Technische Universität).

Impressum: Herausgeber, Verleger und Medieninhaber: Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens, Karl-Innerebner-Str. 54, 6020 Innsbruck. Druck: Steiger-Druck, Axams

Kontaktadresse: Hilde Raich, Karl-Innerebner-Str. 54, 6020 Innsbruck, Telefon: 81 27 14.

Fliegen ist schön

wenn man im Flugzeug sitzt



Aber der Flugverkehr hat beträchtliche Nachteile:

- **der Flugverkehr erzeugt große Mengen an Schadstoffen, die für Menschen und Pflanzen schädlich sind**
- **Anrainer haben Lärm bis zu 110 Dezibel zu ertragen (ab 85 db(A) ist eine gesundheitliche Gefährdung möglich)**

Bitte, berücksichtigen Sie auch die Anliegen der AnrainerInnen. Danke.

Ihre Grüne Alternative Innsbruck



Denken Sie verantwortungsbewußt:

Schadstoffe: Abgase in großer Höhe sind wesentlich an der Bildung des Ozonloches beteiligt. Dennoch nimmt der Flugverkehr hemmungslos zu. Soll sich Innsbruck daran beteiligen?

Lärm: Der Flughafen liegt mitten im Wohngebiet. Deshalb heißt mehr Flugverkehr weniger Lebensqualität. Und Lebensqualität darf man nicht beliebig reduzieren!

Wochenendruhe: Rasenmähen ist am Wochenende verboten - zum Schutz des Ruhebedürfnisses. Ist privates Motorfliegen ein öffentliches Anliegen, oder warum ist hier die Ruhe nicht mehr schützenswert?

Flughäfen brauchen keine Werbung (um viel öffentliches Geld), sondern Verantwortungsbewußtsein. Doch dieses zeigen Flughafendirektion und Politiker leider nur verbal:

Versprochen und nicht gehalten

Innsbruck bleibt Regionalflughafen: trotzdem abgeschlossener Ausbau zum internationalen Flughafen
1981 versprochene Betriebszeit 7.30 bis 20.00 Uhr, Ausnahmen nur für Tyrolean Airways von 7 - 22 Uhr; derzeitiger Stand: 6.30 Uhr bis 20 Uhr, Ausnahmen von 6 - 23 Uhr für alle ansässigen Linien; auch diese Zeiten werden überschritten
Rückgang des Sportflugverkehrs Hand in Hand mit der Zunahme des Charter- und Linienvverkehrs (1980): Versprechen nicht eingehalten
Keine lauterer Flugzeuge als die Dash (Gemeinderatsbeschuß 1989): nicht realisiert
Lärmmeßanlage: seit langem versprochen, 1989 beschlossen, bis heute nicht installiert
Obergrenzen bei Passagierzahlen: ursprünglich 200.000 pro Jahr; 1988: 230.000; zwei Wochen später 250.000; derzeit 300.000; und morgen?

Einladung

zu einer Diskussionsveranstaltung zwischen Flughafendirektor und VertreterInnen der Schutzgemeinschaft gegen schädliche Auswirkungen des Flugverkehrs

Dienstag, 29. Oktober 91

Kolpinghaus, 20.00 Uhr

PolitikerInnen aller Parteien werden eingeladen.