



Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens

Nr. 12

Information 4/1991

Oktober/Dezember

Diskussionsveranstaltung am 29.10.1991

Unterschriftenaktion: Bisher 3.827 Unterschriften

Die "Wendehälse" in der Politik

Zu der im Kolpinghaus von der Grünen Alternative Innsbruck veranstalteten Diskussion erschienen am Podium Flughafendirektor Jilg, GR Dr. Verdroß (ÖVP) und Flughafen-Aufsichtsrat Dipl. Vw. Murauer (SPÖ). Die Schutzgemeinschaft war vertreten durch Raich, Auer und Univ. Prof. Dr. Heller. Diskussionsleiter war StR. Dr. Patek (GAI). Es gab drei Themenschwerpunkte:

Limitierung der Charterflüge bzw. der Flugbewegungen insgesamt sowie Begrenzung der Lärmpegel (Univ. Prof. Dr. Heller)

Aufgrund der Situierung des Flughafens und der baldigen Liberalisierung des Luftverkehrs (EG) fordert Dr. Heller eine Begrenzung des Wachstums und übt Kritik an einzelnen zu lauten Flugzeugen (z.B. Lauda-Air), wobei er auf den Gemeinderatsbeschuß "keine lautereren Flugzeuge als die Dash" hinweist. Dazu GR. Verdroß: "Ich vertrete hier nicht meine persönliche Meinung, sondern die Meinung der ÖVP, die sich mit meiner Meinung deckt. Mit dem Flughafen läßt es sich gut leben, sowohl was den Lärmpegel als auch was die Anzahl der Flugbewegungen betrifft. Der Gemeinderatsbeschuß 'Keine lautereren Flugzeuge als die Dash' war nicht gut und kam nur wegen der bevorstehenden Wahl zustande". Aufsichtsrat Murauer - Fazit seiner langatmigen Rede: Der Flughafen könnte vielleicht infolge von Beschränkungen unrentabel werden und deshalb möglicherweise durch das Ministerium geschlossen werden (was völlig unrealistisch ist). Flughafen arbeitet erst seit 2 Jahren positiv. Raich: Seit 1983 (laut Presseaussendung der Flughafenbetriebsgesellschaft!) - Jilg: seit 1985. Kommentar überflüssig!. Jilg weiter: Die Zahl der Flugbewegungen richtet sich nach dem Bedarf! (Protest aus dem Publikum). Entgegen seinen früheren Aussagen will er von Obergrenzen (z.B. für Passagierzahlen) nichts mehr wissen. Bezüglich EG "hofft" er (nach alter Beschwichtigungsmanier), daß das Chapter-II-Verbot auch nach einem EG-Beitritt halten werde.

GR. Willi (GLI) forderte eine Lärmbegrenzung, wie sie beim Flugplatz Altenrhein gültig ist.

Einschränkung des motorisierten Sportflugverkehrs (Auer)

Der Sportflugverkehr, insbesondere der Schulungsbetrieb über Siedlungsgebiet, ist unerträglich. Auer übt Kritik an den lärmenden Motorseglern; Lob gab es für disziplinierte Segelflieger.

GR. Verdroß ist gegen Einschränkung der an- und abfliegenden Sportflugzeuge. Platzrunden erscheinen ihm unangenehm. Murauer: "Auch in Innsbruck muß man das Fliegen erlernen können". LA Warzilek verteidigte die beantragte verlängerte Mittagszeit als "guten Kompromiß". Jilg zeigte eine ablehnende Haltung gegenüber einer verlängerten Mittagsruhe.

Fortsetzung Seite 2

Rücknahme der Betriebszeit (Raich)

Raich übt Kritik an der vom Stadtsenat neuerlich verlängerten Betriebszeit von 6 bis 23 Uhr und an den nicht eingehaltenen Versprechungen. Im Falle von Verspätungen ist der Flughafen verpflichtet, eine Stunde länger (bis 24 Uhr!) offen zu halten. Raich verliest folgenden Auszug aus einer Presseaussendung der Flughafenbetriebsgesellschaft vom 16.7.1981:

Im Rahmen der weiteren Diskussion hat der Aufsichtsrat die einhellige Auffassung vertreten, daß keinesfalls ein Nachtflugbetrieb für den Flughafen Innsbruck angestrebt wird. Die derzeit gültigen Betriebszeiten für die Allgemeine Luftfahrt sind von 07.30 Uhr bis 20.00 Uhr festgelegt. Über diesen Zeitraum hinaus soll nur für den Linienbetrieb der TYROLEAN AIRWAYS eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden, wobei anzustreben ist, daß das letzte Linienflugzeug flugplanmäßig spätestens um 22.00 Uhr Innsbruck erreicht.

Seit damals wurde die Betriebszeit in der üblichen Salami taktik ständig erweitert. Raich fordert die Rücknahme der Betriebszeit gemäß obiger Zusicherung! Dazu gab es keine Stellungnahme von den Politikern.

Im allgemeinen wurde vom Flughafendirektor und von den Politikern eine uneinsichtige Linie vertreten, ohne jedes Verständnis für die Belastung der Bevölkerung. Dies kam bei den betroffenen Bürgern schlecht an. Mehrfach war zu hören: "Die Großparteien (insbesondere ÖVP mit Politikern wie GR. Verdroß) brauchen sich über weitere Verluste bei künftigen Wahlen nicht zu wundern!" Von der FPÖ hat sich kein Vertreter für unsere Probleme interessiert, obwohl alle Landes- und Stadtpolitiker namentlich dazu eingeladen worden waren.

Die anwesenden "Freunde des Flughafens" setzten sich durch laute und vielfach unsachliche Zwischenrufe in Szene.

Unterschriftenaktion zur Einschränkung des motorisierten Sportflugverkehrs

Bisher sind 3.827 Unterschriften bei uns eingelangt. Wer noch unterschreiben oder selbst Unterschriften sammeln will, möge bitte bei Frau Raich anrufen: Tel. 81 27 14. Wir senden Ihnen gerne Unterschriftenlisten zu. Wer schon einmal unterschrieben hat, soll nicht mehr unterschreiben.

Bitte unterstützen Sie weiterhin diese Aktion!

Wir bestehen weiterhin auf unseren Forderungen !

Die "Wendehälse" in der Politik

Herr Ing. Heiden, Beamter der österr. Bundesforste, Schriftführer der "Naturfreunde" und ehemaliger SPÖ-Ersatzgemeinderat ist vielen durch seine zahlreichen Leserbriefe bekannt. Er war ein "Grüner" unter den Roten und stets für Umweltsachen engagiert. Auch auf den Flugverkehr warf er ein kritisches Auge. Aufgrund der Stimmenverluste der SPÖ bei der letzten Gemeinderatswahl hatte Herr Ing. Karl Heiden keine Chance mehr, in den Gemeinderat zu kommen. Er wurde daher als Nachfolger von Dr. Greiderer (SPÖ) als Vertreter des Landes Tirol in den Aufsichtsrat der Flughafenbetriebsgesellschaft berufen. Da erging es ihm wie einstens Faust mit Mephistopheles. Jetzt, als Aufsichtsrat des Flughafens, stört ihn das Sterben des Schutzwaldes auf der Nordkette nicht mehr, ebensowenig wie der mitternächtliche Lärm der lauten Charterjets (letzter Start um 23:30 Uhr!). Dabei fällt er sogar seinem Parteifreund StR. Dr. Rettenmoser in den Rücken.

Früher ...

„Biologische Wüste“

Die von jeglicher Sachkenntnis ungetrübte Jubelfeststellung des Herrn Egon Pircher (Leserbrief im Tirol-KURIER am 4. 10.), wonach die Luft beim Flughafen und gerade wegen dessen Existenz dort besonders gut sei, fordert zum Verweis auf seriösere diesbezügliche Untersuchungen heraus.

So befaßten sich zum Beispiel Lahmann und Prescher bereits 1979 mit „Luftverunreinigungen in der Umge-

bung von Flughäfen“. Im wesentlichen sind diese Luftverunreinigungen darauf zurückzuführen, daß Kerosin nicht etwa ein besonders gereinigter Kraftstoff ist, sondern daß er in seiner Zusammensetzung und Wirkung dem Diesel entspricht. Demnach sind die Schadstoffe des Flugverkehrs fast die gleichen wie die des Kfz-Verkehrs, und was für diesen gilt, kann um so eher auch für

den Ausstoß der Flugzeugmotoren und -triebwerke gesagt werden: In einer mit Stickoxiden, Kohlenwasserstoffen und so weiter belasteten Atmosphäre laufen unter dem Einfluß des Sonnenlichts ständig Radikalkettenreaktionen ab, wobei sich Ozon und eine ganze Reihe anderer Fotooxidantien bilden, die bekanntlich nach übereinstimmenden Expertenmeinungen Hauptursachen für das immer rascher

um sich greifende Waldsterben sind. Dementsprechend katastrophal sehen die Wälder am Nordrand des Innsbrucker Flughafens zum Hohenberg hin aus.

Diese biologische Wüste ist für den Forstmann weit aus grauslicher als eine sogenannte „Betonwüste“, die Herr Pircher „von Hötting bis Völs“ auszumachen meint.

Karl Helden
6020 Innsbruck

Früher ...

Lärm hat über unserer Stadt nichts verloren

Im Tirol-KURIER vom 10. September berichteten wir über die „Kicker-Nicht-Landung“ am Innsbrucker Flughafen:

Warum dieser hämisch-kritische Beitrag über die Nicht-Landung einer rumänischen Krach-Tupolev am Innsbrucker Flughafen Kranebitten? Selbst wenn an Bord dieser Maschine der bulgarische KP-Chef höchstpersönlich und nicht nur irgendeine Fußball-Elf jenes

Balkanlandes hätte eingeflogen werden sollen, hat ein Innsbrucker Gemeinderatsbeschuß als Ausdruck des Willens der Bevölkerung zu ihrem eigenen Wohl auch eingehalten zu werden und demnach ein Charterflugzeug solch lärmregender Art über unserer Landeshauptstadt nichts verloren.

Karl M. Heiden
6020 Innsbruck

Kurier, 20.9.1986

... und heute:

In Zeiten wie diesen ist „Lärmterror“ ein kleines Übel

Stadtrat Dr. Josef Rettenmoser beklagt im Tirol-KURIER vom 15. Februar „Lärmterror“ am Innsbrucker Flughafen. Realer Terror bedroht den gesamten Flugverkehr, und begründete Angst läßt die Menschen immer mehr von Fernreisen Abstand nehmen.

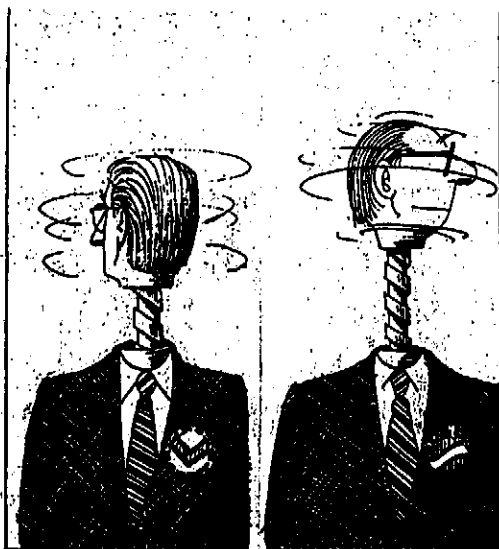
Nach Tirol, dem lediglich vom „Lärmterror“ geplagten vom Phäakenland, kommen die britischen Gäste aber immer noch zum Skifahren. Sie nehmen dafür sogar gewaltige Betriebsstörungen und halbtägige Verspätungen auf den Londoner Flughäfen in Kauf; die sich in der Folge dann auch auf den Zielflughäfen in

Form von abendlichem „Lärmterror“ bemerkbar machen.

Wir sollten dafür ein wenig Verständnis aufbringen, denn anderswo ist der Tourismus und damit die wirtschaftliche Existenzgrundlage für die einheimische Bevölkerung inzwischen schon völlig zusammengebrochen. Wir sollten dankbar sein für die erwiesene Treue unserer Freunde aus Großbritannien und in Zeiten wie diesen weniger jammern. Denn außergewöhnliche Umstände erheischen außergewöhnliche Duldsamkeit.

Ing. Karl Heiden
6020 Innsbruck

Kurier, 29.3.1991



Die Wendehäse

Flughafen-Zahlenspiele

Als Mitglied des Aufsichtsrates der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft sehe ich mich genötigt, die Zahlenjongliererei von Frau Hilde Raich (Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens) in ihrem Leserbrief vom 29. Juni im Tirol-KURIER richtigzustellen, damit nicht wieder ein Politiker versucht ist, aufgrund irreführender Informationen tätig zu werden und sich dadurch das milde Lächeln der Kundigen einhandelt.

Frau Raich, die jetzt schon Rettungsflüge als „äußerst störend“ bezeichnet, schreibt von 28.406 Flugbewegungen der „allgemeinen Luftfahrt“ am Innsbrucker Flughafen im Jahr 1990 und hebt hier vor allem auch die Rundflüge der Flughafenbetriebsgesellschaft hervor.

Tatsächlich wurden im Jahr 1990 nur 21.471 (gegenüber noch 23.024 im Jahr 1989) Bewegungen der allgemeinen Luftfahrt registriert, während die Rund- und Taxiflüge der TFG mit 575 Bewegungen und die Einsätze des „Christophorus“ mit 1617 Bewegungen zum Bedarfsverkehr im selben Jahr zählen.

In der „allgemeinen Luftfahrt“ enthalten sind hingegen die Privatflüge, die, entsprechend der generellen Tendenz, von 11.916 im Jahr 1989 auf 11.252 im Vorjahr ebenso zurückgingen wie die Schul- und Übungsflüge, die sich von 7526 auf 6604 Bewegungen stark reduzierten.

Die Situation verbessert sich also zunehmend für die Anrainer, vor allem wenn hiebei auch die ständige Geräteumrüstung auf leiseres Material, gerade auch seitens der TFG, in Betracht gezogen wird.

Ing. Karl Heiden
6020 Innsbruck

Kurier, 6.7.1991

Verfälschte Flugbewegungen

Im Tirol-KURIER vom 6. Juli veröffentlichten Sie einen Leserbrief vom Aufsichtsrat der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft, Herrn Ing. Karl Heiden, in dem er mich der „Zahlenjongliererei“ beschuldigte. Er behauptete, daß die von mir angeführten 28.406 Flugbewegungen der „Allgemeinen Luftfahrt“ für das Jahr 1990 weit übertrieben wären ~ und führte als „richtige“ Zahl 21.471 Flugbewegungen an.

Einem Schreiben der Flughafenbetriebsgesellschaft vom 12. März 1991 an den Stadtmagistrat Innsbruck, Magistratsabteilung 1, gezeichnet von Flughafendirektor Jilg, ist folgendes zu entnehmen: „Zum Bezugsschreiben darf mitgeteilt werden, daß im Jahr 1990 am Flughafen Innsbruck 37.556 Flugbewegungen stattfanden. Davon entfielen auf den Linien- und Charterflugverkehr 9150 Flugbewegungen und auf die „Allgemeine Luftfahrt“ 28.406 Flugbewegungen.“

Ich darf annehmen, daß die von der Flughafenbetriebsgesellschaft an eine Behörde gegebene Auskunft richtig ist. Es wäre schlimm, wenn es anders wäre. Der Vorwurf der „Zahlenjongliererei“ trifft daher den Flughafen-Aufsichtsrat Ing. Karl Heiden.

Hilde Raich
Schutzgemeinschaft zur
Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens
6020 Innsbruck

Kurier, 17.8.1991

Ebenfalls als "Wendehals" erwiesen hat sich der Völser Bürgermeister Dr. Vantsch (ÖVP). Jahrelang hat er als Gemeindeoberhaupt den Kampf gegen die Belastungen durch den Flugverkehr glaubwürdig geführt. Er hat auch unsere Unterschriftenaktion zur Einschränkung des motorisierten Sportflugverkehrs tatkräftig unterstützt. Wir freuten uns über die gute Zusammenarbeit mit Dr. Vantsch und LA Warzilek. Auf Wunsch von LA Warzilek fand am 28. 5. 91 ein Gespräch statt, bei dem BM Dr. Vantsch vom Paulus zum Saulus wurde. Er schwenkte auf Parteilinie (die zu diesem Zeitpunkt noch nicht offiziell bekannt war) und sprach sich mit großem Eifer gegen ein Wochenendflugverbot aus. Dazu muß bemerkt werden, daß Bürgerinitiativen in anderen Bundesländern für Sportflieger auch samstags ein ganztägiges Flugverbot fordern, wir hingegen erst ab 12 Uhr mittags. Offensichtlich haben nun für BM Dr. Vantsch Parteiinteressen Vorrang vor Bürgerinteressen. Dies kommt einem Verrat an den rund 1500 Völser Unterzeichnern unserer Unterschriftenaktion in Sachen Sportflugverkehr gleich. Warum hat er bzw. die Gemeinde Völs den völlig unbefriedigenden Antrag von LA Warzilek so stillschweigend akzeptiert? LA Warzilek, BM Dr. Vantsch und Ing. Heiden können / wollen / dürfen es sich anscheinend nicht leisten, ihrer ursprünglichen Überzeugung treu zu bleiben.

Am düsteren Polit-Himmel gibt es aber doch auch einzelne Sterne. Einer davon ist der Völser ÖVP-Gemeinderat Mag. Theyrl. Er ist für die Völser unermüdlich im Einsatz. Er hat uns auch bei diversen Vorsprachen begleitet, war bei Versammlungen anwesend und war auch bei dem Gespräch am 28.5.91 mit LA Warzilek dabei. Im Gegensatz zu Dr. Vantsch hat er sich für die Völser Bevölkerung verwendet. Danke, Herr Mag. Theyrl!

Lärmmeßanlage

Diese soll demnächst errichtet werden mit zwei Meßstellen (Hauptschule Völs und Ursulinenschule). Wir erachten nach wie vor weitere Meßstellen in den besonders betroffenen Wohngebieten (Kranebitten, Allerheiligen) als unerläßlich.

Alle im Parlament vertretenen Parteien erhalten Bildungsgelder. Die Grün-Alternativen geben einen Teil dieses Geldes an Bürgerinitiativen weiter. Diesmal waren wir die Begünstigten. Das vorliegende Informationsblatt Nr. 12 wurde mit dem Geld der Grünen Bildungswerkstatt finanziert, wofür wir uns bedanken.

Erhöhung des Versandtarifs für Zeitungen um 150 (!) Prozent!

Im August wurde im Parlament ein Gesetz zur derart eklatanten Erhöhung der Portogebühren für Zeitungsversand beschlossen, obwohl die Post hohe Gewinne erzielt. Gleichzeitig beschlossen die Parteien für sich gewaltige Erhöhungen der Parteienfinanzierungen aus den verschiedensten Titeln und erhöhten auch die ohnehin schon massiven Subventionen für die "großen" Zeitungen beträchtlich weiter - alles natürlich aus Steuergeldern. So trifft sie diese Erhöhung kaum. Wohl aber Bürgerinitiativen, Vereine, Selbsthilfegruppen, die Null Schilling an Förderung erhalten.

Die Absicht dieser Maßnahme, die unsere Versandkosten fast verdreifacht, ist damit klar: Unabhängige Kleinzeitungen möglichst von der Bildfläche verschwinden zu lassen. Diese Art der eigenständigen Meinungsbildung von unten, die den Interessen der großen Lobbies entgegensteht, ist den Mächtigen unangenehm... Bitte unterstützen Sie uns jetzt erst recht, damit diese Absicht durchkreuzt wird!

Aus "Wegwarte" vom 1.10.91
Initiative Heimat und Umwelt (NÖ)

Selbstverständlich ist auch unser Mitteilungsblatt von der 150 %-igen Erhöhung des Versandtarifs betroffen.

Wir danken allen Mitgliedern und Förderern für die eingegangenen Mitgliedsbeiträge und Spenden und wünschen

frohe Weihnachten

und ein gutes neues Jahr!