

Verein

Schutzgemeinschaft

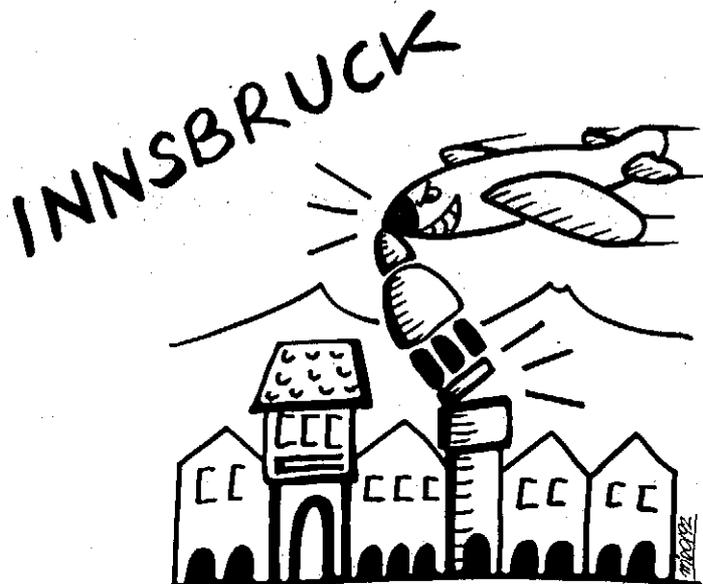
zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens

Nr. 16

Information 4/1992

Oktober - Dezember

Amsterdam - Ein Denkanstoß für Innsbruck ?



DENKEN +
HANDELN !

Alle guten österreichischen Tageszeitungen wie zum Beispiel "Der Standard", "Die Presse", "Salzburger Nachrichten" usw. haben nach dem Flugzeugunglück in Amsterdam sachlich recherchiert und kritische, österreich-bezogene Artikel veröffentlicht. Eine Ausnahme bildete die Tiroler Tageszeitung. Außer den üblichen Beschwichtigungen des Flughafendirektors, der in einem von Peter Freiberger verfaßten Artikel beteuerte, daß Innsbruck nur von "besonders qualifizierten" Piloten angefliegen würde, was im Widerspruch zur Aussage eines im selben Artikel zitierten Piloten steht, gab es nach dem Motto "Doppelt genäht hält besser" noch eine Glosse gleichen Inhalts, ebenfalls von Peter Freiberger, der seine "Sachkenntnisse" offensichtlich am Flughafen bezogen hat. Beide Artikel gingen am Thema vorbei, denn die Ursache des Unglücks in Amsterdam war nicht der Pilot, sondern technische Gebrechen, wie sie in letzter Zeit, insbesondere bei Boeing-Maschinen, immer häufiger auftreten. Fast zur selben Zeit, als dieses Unglück in Amsterdam passierte, gab es neben Unfällen in den USA, im Kongo usw. auch zwei Zwischenfälle in Wien-Schwechat. Eine der beiden Maschinen war eine MD-82, eine Type, wie sie von der AUA auch für ihre Flüge nach Innsbruck verwendet wird.

Vorgeschriebene Flughöhen

In den Luftverkehrsregeln sind die Mindestflughöhen, insbesondere über dicht verbautem Gebiet, u. a. auch aus Gründen des Lärmschutzes festgelegt: Wien 1000m über Grund, Graz, Linz, Klagenfurt und Salzburg 900m, Innsbruck 600m. Es stellt sich die Frage, warum die Innsbrucker Bevölkerung den Herren im Verkehrsministerium weniger Sicherheit und weniger Lärmschutz wert ist, als die Bewohner anderer Städte? Offensichtlich orientieren sich die Mindestflughöhen an den Gegebenheiten des Flughafens und nicht an der betroffenen Bevölkerung. Ehe Sie, liebe Leser, sich über die Ungleichbehandlung ärgern, möchten wir Ihnen noch verraten, daß diese vorgeschriebenen Flughöhen für An- und Abflüge ohnehin keine Gültigkeit haben!

"Informative" Unfallstatistik

Über Veranlassung der österreichischen Bürgerinitiativen gab es eine parlamentarische Anfrage der Grünen in Wien an den Verkehrsminister. Eine Frage bezog sich auf die Unfallstatistik über Flugverkehr in Österreich. Die Antwort lautete:

"Die Zahl der Flugunfälle hat 1981 ihren höchsten Wert gehabt und war in den letzten Jahren um je 130 rückläufig. Eine Prognose für steigenden Flugverkehr ist nur schwer möglich. Auf Grund der Daten der letzten zehn Jahre ist jedoch anzunehmen, daß es grundsätzlich zu keiner Trendänderung kommen wird."

Die Gesamtzahl der Flugunfälle in Österreich hat Verkehrsminister Klima der Öffentlichkeit verschwiegen.

Flughafen-Fachsimpelei

Im Leserforum des Tirol-KURIER vom 11. Oktober wirft Herr Crepaz dem FPÖ-Landtagsabgeordneten Dr. Unterberger wegen seiner Forderung nach Änderung des An- und Abflugverfahrens am Innsbrucker Flughafen Inkompetenz vor. Herr Crepaz will den Politikern eine Verlängerung der Startbahn einreden – ein absolutes Unding! Nicht die Startbahn gehört verlängert; jene Flugzeuge, die für den Innsbrucker Flughafen um eine Nummer zu groß sind, sollen mit Landeverbot belegt werden. Das ist die einfachste und beste Sicherheitsmaßnahme! Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat für den Innsbrucker Flughafen nicht weniger als 66 Luftfahrthindernisse aufgelistet. Die Stadt muß im Anflug weit unter der vorgeschriebenen Mindestflughöhe überflogen werden. Wenn schwere Chartermaschinen bei der Ursulinschule-gemessene 44 Meter über dem Boden (nicht über dem Hausdach) fliegen, so kann das als kriminell bezeichnet werden. Auch die Sicherheitszone entspricht nicht den internationalen Richtlinien.

Große Flugzeuge gehören nicht auf einen Flughafen mitten im dichtbesiedelten Gebiet, unabhängig von der Pistenlänge. Das Unglück in Amsterdam ist auch nicht wegen einer zu kurzen Piste passiert, sondern aufgrund technischer Probleme. Auch menschliches Versagen kann nie ausgeschlossen werden.

Herr Crepaz meint, eine längere Startbahn würde nicht bedeuten, daß am Innsbrucker Flughafen noch größere Flugzeuge als bisher landen, denn solche Landungen könnte man über die Betriebsbewilligung leicht in Grenzen halten. Aufgrund ihrer Erfahrungen stellt die Schutzgemeinschaft fest, daß denjenigen, die bei der Betriebsbewilligung das Sagen haben, leider kein Vertrauen geschenkt werden kann. Es wurde doch schon bisher immer wieder gegen die Interessen und Rechte so vieler betroffener Bürger vorgegangen.

Hilde Raich
Schutzgemeinschaft zur Verminderung
schädl. Auswirkungen des
Innsbrucker Flughafens

Meldungen in Kürze

Am 15. und 16. 9. 92 starteten in Innsbruck zwischen 23:15 und 24 Uhr drei schwere Düsenmaschinen. Es handelte sich um gewerbsmäßige Flüge. (in Verbindung mit dem Fußballspiel?)

ORF - Tirol heute: Lauda-Air wird im Herbst die Kanarischen Inseln ab Innsbruck nicht mehr anfliegen. Begründung: Der Innsbrucker Flughafen ist ungeeignet. Die Flugzeuge können weder voll besetzt noch voll betankt starten und haben somit zuwenig Treibstoff für ihren Flug auf die Inseln.

In der Zeit von 1980 bis 1990 erfolgte am Innsbrucker Flughafen im Passagieraufkommen ein Zuwachs von 316,7 Prozent. Dahinter folgt Salzburg mit einem Zuwachs von 203,2 Prozent. Dieser Trend geht ungebremsst weiter.

Graz: Mit einer Blockade der Flughafen-Zufahrtsstraße demonstrierten Flughafenrainer gegen den Fluglärm und die weitere Expansion des Flughafens Graz-Thalerhof.

An alle anonymen Einzahler

Selbstverständlich freuen wir uns auch über anonyme Spenden und möchten uns hierfür ganz herzlich bedanken. Wir würden Ihnen aber gerne weiterhin unser Mitteilungsblatt zukommen lassen. Dazu brauchen wir Ihren Namen und Ihre Adresse. Für diese gilt bei uns strengster Datenschutz! Nur unsere Obfrau und unser Kassier haben Einblick in die Mitglieder- und Spenderkartei.

Nur jene, die 1992 eine Zahlung auf unser Konto geleistet haben bzw. noch bis Jahresende leisten werden, erhalten unser Mitteilungsblatt auch im nächsten Jahr regelmäßig zugeschickt, da wir im kommenden Jahr andere Schwerpunkte setzen wollen.

Mit einem Mitgliedsbeitrag von nur öS 50,- pro Person und Jahr, für weitere Familienangehörige öS 20,-, unterstützen Sie unsere Arbeit und erhalten mindestens viermal pro Jahr unser Mitteilungsblatt gratis. Abonnementpreis für Nichtmitglieder öS 50,- pro Jahr.

Bürger sagen uns ihre Meinung (Briefauszüge)

Ein Bewohner aus der Peerhofsiedlung schreibt am 29.9.92:

Ich bin auch ein Lärmgeschädigter, der letzte Sonntag (27.9.) nervte mich wieder gewaltig. Nachmittags ununterbrochene Starts und Landungen, wohlgewürzt mit Triebwerksprobeläufen im Freien, abends 22-23 Uhr ging es weiter, verstärkt durch die Föhnlage. Ich glaube, jetzt ist das Maß bei weitem überschritten.....

Ein Bewohner aus Völs schreibt am 16.10.92:

Wenn es in München möglich war, den Flughafen so weit weg von der Stadt zu verlegen, weshalb soll es in Innsbruck nicht möglich sein? Als Standort würde ich das Gurgltal zwischen Imst und Nassereith vorschlagen, ob da der FPÖ Lag.Grissemann einverstanden wäre, wenn er den Fluglärm über seinem Kopf hat. Andere Standorte wären unterhalb Wattens bis Weer, da hätten es die Swarovski gleich vor der Tür. Im Oberinntal wäre oberhalb von Zirl noch eine Möglichkeit. Nicht der Inn gehört verlegt, sondern der Flughafen. ...

Anruf einer besorgten Mutter am 16.10.92, wohnhaft in der Nähe des Startplatzes:

"Ich habe ein 13 Monate altes Kind. Seitdem es auf der Welt ist, konnte es wegen des Fluglärms noch keine Nacht durchschlafen. Jetzt habe ich die Nase voll! Jetzt fange ich an, mich zu wehren! Die Kinder sind unser wertvollstes Gut, das wir haben. Es geht um die Gesundheit der Kinder!...."

Ärger über Checkflüge

Am 2.11.92 (Allerseelen) fanden während des ganzen Tages Checkflüge mit zwei großen Düsenmaschinen statt. Wir erhielten zahlreiche Beschwerdeanrufe, einerseits wegen der Größe der Flugzeuge, andererseits wegen der Häufigkeit der Anflüge und natürlich wegen des großen Lärms (auch in der Mittagszeit).

Erweiterung der Lärmmeßanlage gefordert!

Wie von uns schon immer verlangt, müssen endlich weitere Lärmmeßstellen an den beiden Startplätzen und in nördlicher Hanglage errichtet werden.

Ein Blick über die Grenzen Tirols

Burgenland:

Nach Entscheidung des Oberstgerichtes muß Flughafen geräumt werden

Trausdorf: Bauchlandung für die Hobbypiloten

Der Streit dauerte ein Jahrzehnt, das Ende kam plötzlich. Ab 1. Jänner 1993 wird es in Trausdorf keinen Flugplatz mehr geben.

Kurier 6.6.92

Salzburg:

SPORTFLIEGER. Ein Wochenendflugverbot für Sportflugzeuge über dem Stadtgebiet von Salzburg fordert die FPÖ. Der freiheitliche Spitzenkandidat für die Stadtwahl am 4. Oktober, Siegfried Mitterdorfer, hat Donnerstag einen Dringlichkeitsantrag für die nächste Stadtensatzung am 17. August eingebracht.

Sportfliegerei muß eingeschränkt werden! Bürgermeister schlägt Gebührenerhöhung am Flughafen Salzburg vor

SN 14.8.92

Oberösterreich:

Arge für Flugverbot an den Wochenenden

(OÖN-büt.) Mit der grenzenlosen Freiheit über den Wolken soll es bald vorbei sein. Das fordern die Anrainer der Flugplätze in Wels, Eferding, Hofkirchen, Linz-Hörsching, Scharnstein und Suben. Zusammengeschlossen in der „Arbeitsgemeinschaft Flugbelastung“ stellen sie die Frage: „Die Freiheit über den Wolken – ohne Normverbrauchsabgabe und Wochenend-

(sport)flugverbot? Was die Arge ärgert, ist, daß seit Beginn des heurigen Jahres die Luxussteuer auf Flugzeuge gefallen ist. Im Gegensatz zu Pkws, die statt dessen mit der Normverbrauchsabgabe („Ökosteu-er“) belastet sind, gibt es für Sportflugzeuge keine Ersatzregelung. Dadurch, so schätzt die Arge, sei das Sportfliegen um 12 Prozent billiger geworden.

Oberösterr. Nachrichten 16.4.92

Wels:

Aufgrund der Lärmorgien, verursacht in der Hauptsache durch Sportflugzeuge, wollen die Welser den Flugplatz anders nützen. Auf Druck der Bürgerinitiative wurde vom Stadt-
magistrat eine Umfrage gemacht mit folgendem Ergebnis:

Konkret sprechen sich

88,85 % für die wirtschaftliche Nutzung des Flugplatzes **ohne Flugbetrieb** aus.

Auf die Art der Nutzung befragt, wünschen sich

28,26 % die Errichtung von Wohnungen

48,90 % die Ansiedlung von Betrieben

22,83 % die Nutzung als Freizeitgelände

Das Ergebnis der Umfrage läßt aufgrund der hohen Rücklaufquote demoskopisch einwandfreie Rückschlüsse auf die Bevölkerungswünsche zu.

So sprach sich auch der FPÖ-Landtagsklub vor kurzem eindeutig für eine **Auffassung** des Flugplatzes Wels aus. In seinem Schreiben vom 29. 6. 1992 tritt Dr. Alfred Thewanger namens der FPÖ-Landtagsfraktion weiters dafür ein, daß der Schutz der Bevölkerung eindeutig

Die Welser Bürgerinitiative hat sich - ähnlich wie unsere Schutzgemeinschaft - in einem offenen Brief an alle Stadt-, Landes- und Bundespolitiker gewandt. Das Echo war ebenso dürftig wie bei uns. Die Bürgerinitiative schreibt daher in ihrem Mitteilungsblatt 3/92:

Alle anderen hüllten sich nach dem Motto „nicht einmal ignorieren“ in Schweigen.

Wir überlassen es dem geschätzten Leserkreis, sich selbst Gedanken über diese Art von Politikern zu machen.

Im Duden wird der Politiker als einer definiert, der **aktiv** an der Politik teilnimmt.

Man ist verleitet zu glauben, daß die einzige Aktivität einiger dieser Gemeinderäte in der Empfangnahme des monatlichen Gemeinderatsbezuges liegt.

vor die Interessen des Flugsports zu stellen ist.

Selbst Dr. Jörg Haider sieht in den Forderungen der „arge flugbelastung“ (der öö. Plattform aller Bürgerinitiativen gegen Fluglärm) einen Handlungsbedarf und kündigte seine Unterstützung an.

Und wie sieht es bei der Tiroler FPÖ aus? Über Veranlassung einer verärgerten Dame aus dem Olympischen Dorf gewährte uns Umwelt-Landesrat Dr. Lugger am 29. Juli 1992 unerwartet und unaufgefordert einen Gesprächstermin. Er zeigte für unser Anliegen einiges Verständnis. Er wollte sich weiter informieren, mit dem Klub sprechen und uns dann Bescheid geben. Wir haben bis heute nichts von ihm gehört. Verständlich! Der FPÖ-Reisebürobesitzer Federspiel braucht einen "leistungsfähigen" Flughafen (so steht's im Parteiprogramm der Tiroler FPÖ) und der Bezirkssekretär der FPÖ von Innsbruck-Land, Herr Scheyda, ist nicht nur begeisterter Hobby-Pilot, sondern auch Pressereferent des Aero-Clubs. Er war es auch, der LA Warzilek wegen seines Antrages zur Einschränkung des motorisierten Sportflugverkehrs in der Presse "niedergemacht" hat. Private Politiker-Interessen gehen in Tirol vor Bürgerinteressen! Der "Umfaller" der ÖVP in Sachen Sportflugverkehr war ein Zeichen ihrer Schwäche.

Südtirol: Seit Jahren wehren sich die Bewohner von Bozen gemeinsam mit Gemeindevertretern zahlreicher umliegender Gemeinden, Umwelt- und Heimatschutzverbänden gegen den Ausbau des Bozner Flugplatzes.

„GARTENSTADT BOZEN SÜD“

„Bozen 2000“ braucht keinen Flughafen für zwei Dutzend Geschäftsleute und Sportflieger, es braucht keine Billigflug-Touristen aus aller Welt. Bozen braucht Wohnraum. Nicht am Stallerhof, nicht auf dem Virgl, nicht entlang der lauten Durchzugsstraßen, sondern genau dort, wo heute noch Propeller und Turbinen dröhnen!

Wir wünschen uns, daß bis zum Jahr 2000 das heutige Flugplatzareal zum attraktiven Wohn- und Naherholungsgebiet wird.

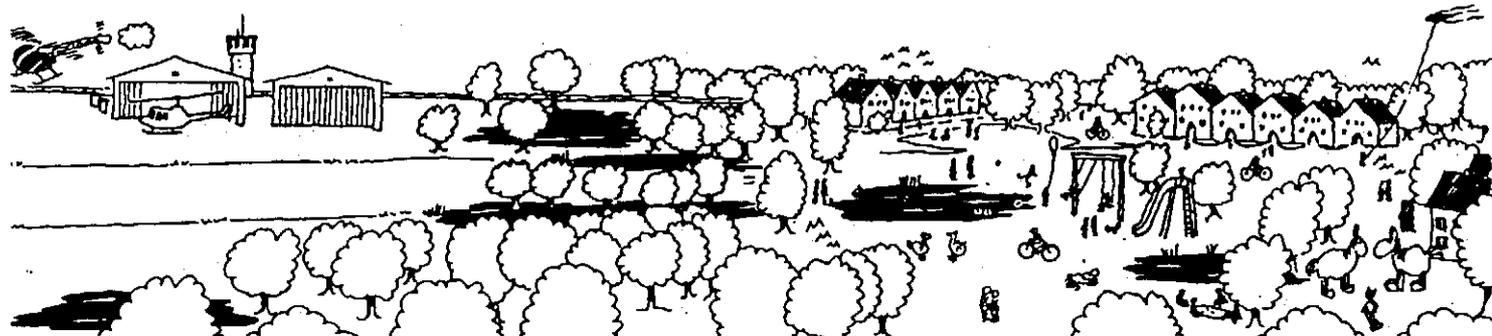
Dazu gehören:

1. 2000 Wohnungen, mit allen notwendigen Gemeinschaftseinrichtungen;
2. ein großer Park, ein Badesee und Freizeiteinrichtungen aller Art;
3. schnelle öffentliche Verkehrsmittel als Verbindung zum Stadtzentrum;
4. rund 5 ha der Fläche sollen als „Heliport“ für die Rettungs- und Polizeihubschrauber reserviert bleiben.

Mit der „GARTENSTADT BOZEN-SÜD“ lösen wir mit einem Schlag vier Probleme:

1. eine unnötige Quelle von Lärm und Luftverschmutzung wird abgeschafft;
2. das Wohnungsproblem in Bozen wird gelöst;
3. ein attraktives Naherholungsgebiet wird geschaffen;
4. die Abwanderung in Bozen wird gestoppt.

Ein Traum? Vielleicht ... doch MIT DER VERWIRKLICHUNG DIESES TRAUMES BEFREIEN WIR UNS VON EINEM ALPTRAUM.



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 1A