



Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens

Nr. 17

Information 1/1993

Jänner – März

Wachstum kommt vor dem Fall

T.T. 3.2.1993

Flughafen Innsbruck: 27% Passagierzuwachs

WIEN. Kräftiges Passagierwachstum auf Österreichs sechs Flughäfen: 1992 gingen österreichweit 9,06 Millionen Fluggäste „in die Luft“ (plus 16 Prozent gegenüber dem Golfkriegsjahr 1991). Die höchste Steigerungsrate erzielte Innsbruck mit plus 27 Prozent (rund 354.000 Personen).

Sechs Veranstalter bieten für den Sommercharter ab Innsbruck 55.000 Plätze (ORF), laut TT vom 27.2.92 sogar 74.000 an. Weil nicht so viele Tiroler dem Massentourismus in der Türkei und in Griechenland huldigen, müssen Südtirol, Vorarlberg und Südbayern noch stärker als bisher beworben werden - auf Kosten unserer Lebensqualität!

In der Stadtssenatssitzung vom 9.12.1992 wurde dem Ansuchen der Flughafenbetriebsgesellschaft auf Ausdehnung der Betriebszeit bis 23 Uhr für Strahlflugzeuge (Jets), "die nicht lauter sind als die Dash", zugestimmt. Gegenstimmen: Stadtrat Dr. Rettenmoser (SPÖ) und StR. Mag. Fritz (Grüne). Landungen für die "Allgemeine Luftfahrt" bis 21 Uhr wurden von VBM Passer (FPÖ) und StR. Greil (ÖVP) befürwortet, jedoch von den übrigen Stadtssenatsmitgliedern abgelehnt.

Die Dreistigkeit des Flughafendirektors Jilg und der meisten Stadtpolitiker kennt keine Grenzen.



In der Stadtssenatssitzung vom 13.1.1993 wurde dem Ansuchen der Tyrolean Airways auf Erweiterung von bisher zehn auf 15 Flugzeuge der Gewichtsklasse E und F zugestimmt, ohne nachzufragen, um welche Flugzeugtypen es sich hierbei handelt. Gegenstimmen: StR. Dr. Rettenmoser (SPÖ) und StR. Mag. Fritz (Grüne).

Wer ist der Stadtssenat?

ÖVP: Bm. Niescher, Stadträte Dr. Wallnöfer, Dr. Girstmair, Dipl.Ing. Sprenger und Ing. Greil
SPÖ: Vizebürgermeister Dr. Wimmer, Stadträte Dr. Hummel, Dr. Rettenmoser und Ing. Moser.
FPÖ: Vizebürgermeister Diplom-Volkswirt Michael Passer (zurückgetreten)

Innsbrucker Flughafen wird zur Drehscheibe

In Vorarlberg gelang es den Bewohnern von Hohenems und Dornbirn, den Ausbau des Hohenemser Flugplatzes für die Bedienung unter anderem durch Tyrolean Airways zu verhindern (gewünschte Pistenlänge nur 800 m). Die Bevölkerung fand Gehör bei der Vorarlberger Landesregierung. Die Vorarlberger Fluggesellschaft "Rheintalflug" muß daher mit ihrer Dash 8 vom nahegelegenen Schweizer Flugplatz Altenrhein starten. Dort kam es deshalb zu Demonstrationen und Einsprüchen gegen den Linienflug nach Wien mit einer Dash 8. Diese wurde sogar durch eine Menschenkette am Abflug gehindert. Mehr als 7.600 Unterschriften wurden gesammelt. Die Alemannen sind ein waches und unbeugsames Volk!

In jahrelangem Kampf hat die Südtiroler Bevölkerung (Bozen und unteres Etschtal) den Ausbau des Bozner Flughafens verhindert. Die Südtiroler Landesregierung zeigte dafür Verständnis.

In Tirol hingegen gehen die Tiroler Landespolitiker und Innsbrucks Stadtpolitiker mit der Brechstange gegen die Bevölkerung vor!

Unter dem Beifall dieser schwarz/rot/blauen Politiker und mit Subventionen (aus Steuergeldern) von Stadt, Land und Bund wurde und wird der Innsbrucker Flughafen von Jahr zu Jahr weiter ausgebaut - für immer mehr Flugverkehr und immer größere Flugzeuge. Der Innsbrucker Flughafen wird dadurch zur Drehscheibe für die Region Tirol, Südtirol, Vorarlberg und Südbayern. Wir fordern daher erneut ein Einfrieren der Flugbewegungen auf den Stand von 1990, mit erheblichen Einschränkungen für den motorisierten Sportflugverkehrs.

Da wurde mit Millionenaufwand ein Straßenverkehrskonzept für Innsbruck erstellt, bei dem mit Akribie errechnet wurde, um wieviele Zehntelprozent die Schadstoffe durch diese oder jene Maßnahme in dieser oder jener Straße verringert werden könnten. Die großen Mengen an Abgasen des ständig steigenden Flugverkehrs werden jedoch von den Politikern ignoriert. Flughafenbetriebsgesellschaft und Fluglinien dürfen uneingeschränkt ihre Profite auf Kosten der Gesundheit der Bewohner im Raume Innsbruck einstreifen. Nur Flughafenbetriebsgesellschaft und Fluglinien? Im "Foehn" Nr. 15 (Frühjahr 1991) ist in dem Artikel "Die Parteienfinanzierungsmaschine" unter anderem auch der Flughafen genannt, von dem die ÖVP profitieren soll.

Machen Sie den Politikern deutlich, daß Sie mit dieser Entwicklung am Innsbrucker Flughafen nicht einverstanden sind!

Triebwerksprüfstand - Klagen ohne Ende

Lange hat es gedauert, bis man "offiziell" zugegeben hat, daß der Triebwerksprüfstand das Lärmproblem nicht gelöst hat. Tyrolean Airways, Flughafenbetriebsgesellschaft und Verkehrsministerium erklären sich nun sogar großzügigst bereit, "etwas zu tun". Dies aber keineswegs freiwillig. Der massive Druck des einzelnen Bürgers und der Schutzgemeinschaft hat den Landeshauptmann veranlaßt, sich in dieser Angelegenheit an das Verkehrsministerium und an Flughafendirektor Jilg zu wenden. Dafür gebührt ihm unser Dank. Außerdem haben wir eine Beschwerde bei der Bundesvolksanwaltschaft eingebracht, die das Prüfungsverfahren eingeleitet hat. Vom Verkehrsministerium wurde uns zwischenzeitlich mitgeteilt, daß noch ein paar Lamellen und Dämmplatten angebracht würden. Damit wird aber das Lärmproblem sicher nicht behoben sein, es bedarf zusätzlicher baulicher Maßnahmen! Unser Schreiben vom 19.5.92 an Bürgermeister Niescher wegen Störung der Nachtruhe durch Triebwerksprobeläufe ist bis heute unbeantwortet geblieben. Wenn man von den Grünen absieht, hat noch kein Stadtpolitiker in dieser Sache einen Finger gerührt. Verständlich! Wie jeder selbst feststellen kann, sind diese Politiker nur mit sich selbst und mit ihrer Partei beschäftigt. Die Bürger sind für sie erst wieder vor der nächsten Wahl wichtig.

Uns liegen Bild und Beschreibung vom Triebwerksprüfstand in Berlin Tegel vor. Dieser ist zum Siedlungsgebiet hin geschlossen!! Zudem finden außerhalb der Betriebszeit keine Triebwerksprobeläufe statt. Eine diesbezügliche Forderung unsererseits wurde bisher ebenfalls ignoriert. Wir betrachten es nach wie vor als Schildbürgerstreich, daß der Triebwerksprüfstand mit Öffnung zum Siedlungsgebiet hin mit Zustimmung der Stadt- und Landespolitiker errichtet wurde.

Wir erheben neuerdings die Forderung nach einem Verbot für Triebwerksprobeläufen zwischen 22 und 7 Uhr!

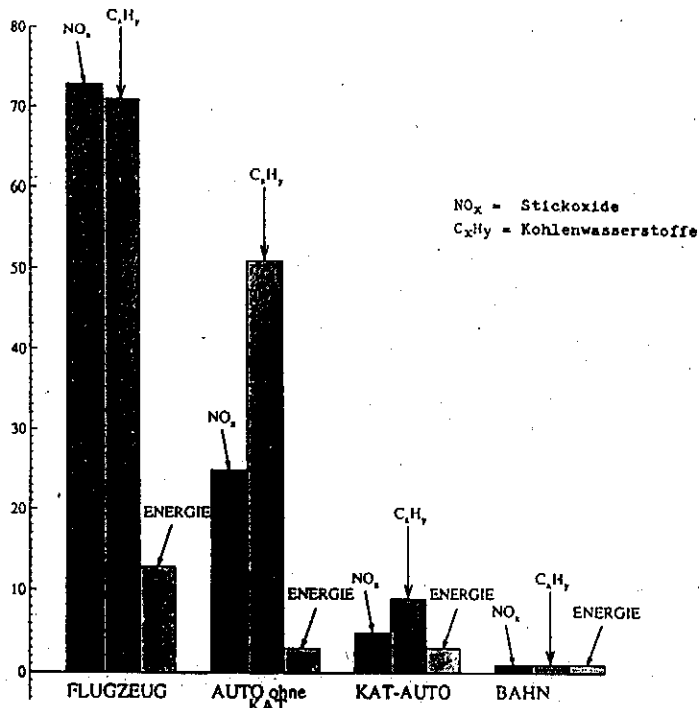
Rücknahme der Betriebszeit auf 7 bis 20 Uhr gefordert

Mit zunehmender Frequenz werden verspätete Landungen - auch nach Mitternacht - immer häufiger. Wir fordern daher erneut die Rücknahme der regulären Betriebszeit auf 7 bis 20 Uhr (Not-einsätze ausgenommen). Darüber hinaus kann je eine Tagesrandverbindung mit Turboprop-Flugzeugen von Wien, Zürich und Frankfurt mit Landung bis 22 Uhr akzeptiert werden.

Spätlandungen und nächtliche Probeläufe sind eine Rücksichtslosigkeit gegenüber den betroffenen Bürgern. Es reicht der Lärm am Tag!

SCHADSTOFFAUSSTOSS UND ENERGIEVERBRAUCH

VERGLEICH BEI GLEICHER VERKEHRSLEISTUNG



Quelle: Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg (UPI)

Grafik: Univ. Doz. Dr. Gerhard Wanner, Innsbruck

Zusammenfassende Ökobilanz

Diese Grafik zeigt die spezifische Umweltbelastung (Umweltschäden pro Pkm) der einzelnen Verkehrsträger. Dabei wird die Umweltbelastung der Bahn gleich 1 gesetzt und alle anderen Verkehrsträger in Relation dazu gesehen. So ergibt sich, daß der Flugverkehr rund

- a) 79-mal mehr Abgase
- b) 14-mal mehr CO₂
- c) 12-mal mehr Energie
- d) 3-mal mehr Unfälle

als die Bahn verursacht.

Außer bei den Unfällen, steht der Flugverkehr überall schlechter als der PKW ohne Kat dar.

Anders als bei anderen Emittenten ist beim Flugverkehr nicht nur die Emissions-Menge, sondern auch der Emissionsort von ganz entscheidender Bedeutung. Werden z.B. Stickoxide in Bodennähe innerhalb von wenigen Tagen ausgewaschen, so haben sie in einer Höhe von über 9 km eine Lebensdauer von ca. einem Jahr. Während Stickoxide zusammen mit Kohlenwasserstoffen in den niedrigen Luftschichten zu überhöhten Ozonwerten beitragen, verursachen sie ab einer Höhe von über 9 km einen Ozonabbau (Ozonloch). Dipl.Ing. Smola: "Von allen Verkehrsmitteln hat das Flugzeug das positivste Image. Angesichts der gravierenden Umweltgefahren ist dies durch nichts gerechtfertigt. Durch Medienarbeit ist auf die ökologischen Folgen des Fliegens hinzuweisen."

Was ohnedies schon viele wußten, ist im Foehn Nr. 18 "Geld regiert" belegt: Die Tiroler Industriellen-Vereinigung mit Swarovski (Tyrolean Airways) sponsert die beiden Wirtschaftsparteien ÖVP und FPÖ mit Millionen. Resultiert daraus die besondere Unterstützung dieser beiden Parteien für den Flughafen und die uneingeschränkte Handlungsfreiheit des SPÖ-Flughafendirektors auf Kosten der Bürger?

Dash 8 Serie 100

Antrieb: Zwei Pratt & Whitney-Canada-PW-120A-Turboprops, je 1'432 kW Startleistung, 149 kW automatische Leistungsreserve, vierblättrige Hamilton-Standard-Propeller, konstante Drehzahl, Segelstellung und Umkehrschub, Durchmesser 3,96 m. Treibstoff 3'160 l in Flächenintegraltanks, auf Anforderung zusätzlich 2'496 l.

Leistung: Max. Betriebsgeschwindigkeit 454 km/h angez. Eigengeschwindigkeit; max. Reisegeschwindigkeit 554 km/h in 7'620 m Höhe; langstreckenreisegeschwindigkeit 439 km/h in 7'620 m Höhe; anfängliche Steigrate 10,5 m/sec; Sicherheitsstartlänge 950 m; Sicherheitslandestrecke 960 m; Reichweite mit max. Passagiernutzlast 2'130 km; Reichweite mit max. Frachtnutzlast 2'780 km.

Gewicht: Betriebsleergewicht 9'793 kg; Standardtreibstoffgewicht 2'576 kg; max Treibstoffgew. 4'609 kg; last 3'549 kg

*Dash 8
"Leise" aber
dreckig!*

Aus: "Friedliche Landschaft am Bodensee"

"Besonders qualifizierte" Piloten bringen während des Startvorganges die Motoren der "leisen" Dash 8 dermaßen zum Dröhnen, daß Fenster und Luster klirren. Dies ist um 6 Uhr früh ein vollwertiger Ersatz für das frühere Betläuten, das man abgeschafft hat, um die Bürger in ihrer Nachtruhe nicht zu stören.

Menschen, die in der Nähe von Flughäfen leben, sind in der Freizeit seltener daheim und brauchen häufiger den Arzt bzw. deutlich mehr Medikamente. Der Lernerfolg von Kindern in fluglärmbelasteten Wohngebieten ist merklich geringer, die mündlichen Leistungen sind schlechter.

Aus: "Fliegender Lärm"
Ärztezeitung 10.2.1993

EG will Oberhoheit über den Luftverkehr

Brüssel, 11. Juni 1992 - Mitteilung der Kommission "Verkehrsinfrastruktur": Die EG will nun "Vollendung des integrierten Verkehrsmarktes" und damit die Oberhoheit nicht nur über den Straßen- und Bahnverkehr, sondern auch über die Seefahrt und den Luftverkehr. Derzeit laufen Vorbereitungen zur Errichtung von Netz-Schemata für die Eisenbahn, die See- und Küstenschifffahrt, die Flughäfen und die Flugleitsysteme.

Luftverkehrsnetz:

- Ausbau der Flughäfen, einschließlich der Navigationshilfen und intermodaler Einrichtungen
- integriertes Luftverkehrsleitsystem im gesamteuropäischen Raum.

Wenn die Politiker jetzt nicht rasch handeln und verhandeln, können wir, allein was den Flugverkehr betrifft, nur ein NEIN zur EG empfehlen.

Luftverschmutzung durch Flugzeuge stellt Gesundheitsgefährdung dar

Wieder wurde an einem Charter-Samstag ein Hausdach durch eine tief anfliegende Maschine teilweise abgedeckt. Jahrelang haben wir darauf hingewiesen, daß Flugzeuge in dieser Größe nicht nur wegen des Lärms und der Abgase, sondern auch aus Gründen der Sicherheit den Innsbrucker Flughafen nicht anfliegen dürften. Nach dem Unfall in Amsterdam haben wir Verkehrsminister Klima aufgefordert, jene Flugzeuge, die für den Innsbrucker Flughafen zu groß sind, mit Landeverbot zu belegen. Alle diesbezüglichen Appelle wurden ignoriert.

Unweit des abgedeckten Hauses befindet sich direkt in der Anflugschneise ein großes

Tanklager. Kommt es dort zu einem Unfall, steht die Höttinger Au in Flammen. Eine Gesundheitsgefährdung besteht auch durch die Luftverschmutzung durch Flugverkehr. An Charter-Samstagen werden im Raum Innsbruck Zehntausende Liter Kerosin mitten im Siedlungsgebiet verbrannt. Eine Boeing 737 verbraucht nach gängigen Angaben für einen Lande- und Startzyklus bis in eine Höhe von 915 m 865 kg (=1100 Liter) Kerosin. Bei 20 bis 30 Chartermaschinen plus dem übrigen Flugverkehr kann sich jeder selbst ausrechnen, wie unser Lebensraum mit Schadstoffen belastet wird.

Die ständigen Beteuerungen des Flughafendirektors, daß

Innsbruck den leisesten Flughafen Europas besitzt, gehen ins Leere. Er „vergißt“ dabei, daß nirgendwo eine solche Situation wie in Innsbruck herrscht und die Lärmbelastung nach wie vor über die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation weit hinaus geht. Wir fordern daher die verantwortlichen Politiker in Stadt, Land und Bund, insbesondere BM Niescher und LH Partl sowie Stadtrat Dr. Wallnöfer als Flughafenaufsichtsrat erneut auf, diesem frivolen Spiel unverzüglich ein Ende zu bereiten. Hilde Raich, Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens

T.T. 3.3.1993

In ein Wespennest von Unterdrückung, Verharmlosung, politischem Druck und sogar Bedrohung durch wirtschaftliche Sanktionen hat die „Tiroler Krone“ mit dem Aufdecken des Lärmterrors außerhalb der Betriebszeiten rund um den

Für die Bürger

Innsbrucker Flughafen gestoben! „Danke, daß Ihr Euch sowas traut!“ war der Tenor der unzähligen Anrufe gestern. „Nur weiter so!“ Na selbstverständlich! Denn die „Krone“ ist als Volkszeitung keiner Obrigkeit oder Interessensgruppe verpflichtet – nur dem Leser und der Wahrheit. Wobei neuerlich ganz deutlich festgestellt sein soll: Wir sind absolut nicht gegen den Flughafen, wohl aber für den Bürger. prü.

Tirol-Krone 3.3.1993

Tirol-Krone greift Flughafenprobleme auf

Es ist uns längst bekannt, daß Medienvertreter mit Gratis- und Billigflügen geködert werden. Dementsprechend ist auch die Berichterstattung. Umso anerkennenswerter ist es, daß die Tirol-Krone trotz dieses verlockenden Angebotes von sich aus diverse Flughafen-Probleme in einer mutigen Artikelserie aufgegriffen hat. Wir danken dem Redaktionsteam der Tirol-Krone, insbesondere Herrn Krauthackl, für die umfangreiche Berichterstattung. Dieses Thema ist noch nicht erschöpft. Wir empfehlen daher allen Interessierten: "Schau (öfters) in die Krone!".

Mitglieder und Förderer unserer Schutzgemeinschaft, die an der Artikelserie der Tirol-Krone interessiert sind, können diese bei uns anfordern.

Wir lassen nicht locker!

Resignieren Sie nicht! Auch wenn Sie längst glauben, daß aller Protest nichts nützt und "die" sowieso mit uns machen was sie wollen! Wehren Sie sich mit uns und schließen Sie sich in Ihrem eigenen Interesse unserer Schutzgemeinschaft an. Gemeinsam sind wir stark!

Mitgliedsbeitrag pro Person und Jahr: öS 50, für Familienangehörige öS 20. Bankverbindung: Konto 66810-063-492 bei der BAWAG, BLZ 14000. Einen Zahlschein können Sie auch unter der Telefonnummer 81 27 14 anfordern.