

Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens

Nr. 20

Information 4/1993

Oktober-Dezember

Architektenteam schlägt Verkürzung der Landepiste vor

Mitte August wurde in der Tiroler Tageszeitung ein Projekt "Freizeitpark Innauen", ausgearbeitet von der Architektengemeinschaft Dipl.-Ing. Michael Prachensky und Dr. Georg Cernuska, vorgestellt. Dieses Architektenteam hat sich auch mit dem Problem "Flughafen" befaßt und schreibt dazu im Begleittext:

Außerdem steht das Problem der Startbahn des Flughafens mit dem international vorgeschriebenen Sicherheitsstreifen und Pistenvorfeld vor einer Entscheidung.

Die Länge der Piste ist von den Start- und Landestrecken der verschiedenen Flugzeugtypen abhängig, wobei die Witterung, die Meereshöhe der Piste und das Ladegewicht der Maschinen in Rechnung zu stellen sind.

Die Hauptfrage für den Raum Innsbruck wird sein, welche Flugzeugtypen in Innsbruck wegen Lärm- und Umweltproblemen in Zukunft zugelassen werden.

Der internationale Trend geht sicher in Richtung geräuschärmere Flugzeuge für spezielle Bereiche mit einer kürzeren Start- und Landepiste ("Short take-off"- und "Short landing"-Entwicklung).

Das vorgestellte Projekt sieht eine Verkürzung der derzeitigen Piste auf 1.800 Meter vor. Die so gewonnenen 200 Meter sollten für die Errichtung des derzeit fehlenden, jedoch für die Sicherheit vorgeschriebenen Pistenvorfeldes dienen. Durch eine Verkürzung der Piste wäre ohne Innverlegung die Schaffung des vorgeschriebenen Pistenvorfeldes möglich.

Die Planer sind der Auffassung, daß Innsbruck künftig nur von leiseren und kleineren Flugzeugen angefliegen werden sollte. Diese Meinung wird nicht nur von unserer Schutzgemeinschaft (derzeit rund 1.450 Mitglieder und Förderer) vertreten, sondern auch von allen vernünftig denkenden Menschen. Die Planer haben eine lange Liste von Flugzeugtypen erstellt, die auch bei verkürzter Landebahn Innsbruck anfliegen könnten. Diese Maßnahme kann sofort und ohne Errichtung eines Freizeitparks durchgeführt werden.

Die Stadt- und Landespolitiker sind aufgefordert, unverzüglich tätig zu werden und die vorgeschlagene Verkürzung der Piste bei gleichzeitiger Schaffung des international vorgeschriebenen Pistenvorfeldes in allen Gremien mit Nachdruck zu vertreten.

Für eine Innverlegung wird es niemals eine Zustimmung geben!

Kommt Fluglärm-Meßstelle in Allerheiligen?

Der ÖVP-Landtagsklub hat im Oktober im Landtag einen Antrag auf Errichtung eines weiteren Fluglärm-Meßpunktes in Allerheiligen eingebracht. Der Antragstext wurde vom SPÖ Landtagsabgeordneten Lenzi wie folgt ergänzt:

"Durch nächtliche Frequenz-Spektrums-Messungen ist darüber hinaus festzustellen, ob es im Flughafen-Areal zu Lärmentwicklungen kommt, deren Frequenzbereich für Menschen störend und deshalb gesundheitsschädigend sein kann."

Im deutschen Luftfahrtgesetz, das bereits aus den siebziger Jahren stammt und daher schon "uralt" und novellierungsbedürftig ist, sind Unternehmer von Verkehrsflughäfen auf dem Flughafen und in dessen Umgebung zur Errichtung von Anlagen zur fortlaufend registrierenden Messung der durch die an- und abfliegenden Luftfahrzeuge entstehenden Geräusche verpflichtet! In Österreich, ganz speziell in Innsbruck - die übrigen Bundesländerflughäfen haben inzwischen ein umfassendes Meßsystem - braucht es hingegen Bürgerinitiativen, die jahrelang für die Errichtung einer solchen Meßanlage kämpfen müssen. Das verdanken wir unserem "fortschrittlichen" Luftfahrtgesetz, das uns das Verkehrsministerium beschert.

FPÖ-Bundesleitung: Antiquiertes Luftfahrtgesetz!

Trotz Protesten der zahlreichen Bürgerinitiativen in Österreich hat das Verkehrsministerium vor kurzem eine Novelle zum Luftfahrtgesetz erlassen, in der die von den Bürgerinitiativen eingebrachten Vorschläge so gut wie keine Berücksichtigung fanden.

Die FPÖ-Bundesleitung in Wien teilte uns dazu mit, daß dieses Luftfahrtgesetz arg antiquierte Bestimmungen hinsichtlich der Wahrung von Bürgerinteressen enthält. Von Bürgerbeteiligung ist nicht einmal ansatzweise die Rede. Die FPÖ kritisiert weiter, daß anlässlich der letzten Novellierung dieses Gesetzes keinerlei Bereitschaft auf seiten der Koalition bestand, entsprechende Neuregelungen, wie von der FPÖ vorgeschlagen, einzuführen. Dieses Luftfahrtgesetz entspricht dem antiquierten Denken der Fliegerlobby im Verkehrsministerium. Diese vertritt nur einseitige Interessen, in erster Linie ihre eigenen (z.B. "Sportflugverkehr"!). Verkehrsminister Klima war bisher offensichtlich nicht willens oder nicht fähig, den von Ex-Verkehrsminister Dr. Streicher eingeschlagenen Weg fortzusetzen. Auch der von den 16 Bürgerinitiativen (Flugverkehr) geforderte Gesprächstermin wurde vom Verkehrsminister Klima bisher nicht gewährt. Von einem zeitgemäßen Luftfahrtgesetz sind wir in Österreich - trotz Novelle - weit entfernt.

Derzeit wird im Verkehrsministerium an einem Fluglärmgesetz gearbeitet. Es bleibt abzuwarten, wie weit diesmal die Vorschläge der Bürgerinitiativen berücksichtigt werden. Aufgrund der bisher mit Verkehrsminister Klima gemachten Erfahrungen besteht kein Grund zur Euphorie!

Aus dem Kontrollbericht der Stadt

Lärm und Kerosin-Abgase mit diversen krebserregenden Zusätzen gegen Rost- und Eisbildung sind nicht die einzigen Probleme, die der Flugverkehr verursacht. So wurden z.B. laut Kontrollbericht der Stadt Innsbruck für das Jahr 1991 36.000 Liter Flugzeug-Enteisungs-Mittel verwendet. Weiters kamen 38.000 kg Harnstoff zum Enteisen der Landebahn und der übrigen Verkehrsflächen zum Einsatz. Dies, obwohl die Stadt Innsbruck künftighin ihren wachsenden Trinkwasserbedarf weitgehend aus dem Flughafenareal decken will (600 Liter/Sekunde).

Aus einer Studie von Universitätsprofessor Dr. C. Job, Institut für Balneologie an der Universität Innsbruck: Der Mensch scheidet in 24 Stunden ca. 30 Gramm Harnstoff aus. Die Harnstoffmenge, die man braucht um die angenommene Fläche (10.000 m²) ein einziges Mal bei minus 10° zu enteisen, ist demnach ebenso groß wie wenn 108.000 Menschen (in etwa die gesamte Innsbrucker Bevölkerung) ihre 24-stündige Harnmenge auf diese Fläche entleeren würden (bei einer 1 mm dicken Eisschichte).

Ob die Innsbrucker in einigen Jahren die oben genannte "Würze" in ihrer Suppe oder in ihrem Kaffee wiederfinden werden? Macht nichts! Die Sanierung werden weder der Flughafen noch die dafür verantwortlichen Politiker bezahlen, sondern einzig und allein wieder die Bürger, ähnlich wie bei der Deponie Ahrntal. Die Zeitbombe tickt! Aber bis sie losgeht, werden wir den dafür verantwortlichen Politikern längst fette Pensionen zahlen.

Apropos "fette Pensionen": Aus dem Kontrollbericht ist dazu folgendes zu entnehmen:

"Neben den Abfertigungsansprüchen der Bediensteten trifft die Tiroler Flughafen-Betriebs-Gesellschaft noch die Verpflichtung zur Leistung einer Pensionszahlung an den ehemaligen Geschäftsführer sowie einer Hinterbliebenen-Rente, an die Witwe eines verstorbenen Geschäftsführers in der Höhe von insgesamt zuletzt (1992) 1.351.700 Schilling jährlich (ohne die von der Pensionsversicherungsanstalt der Angestellten aus der gesetzlichen Pensionsversicherung geleisteten Rückersätze).

Aus der Jubelbroschüre des Flughafens



Nordie East Airways, MD82

Riesenbomber - eine Zumutung!
Lärm!
Abgase!
Sicherheitsrisiko!
Verantwortungslos!

In den ersten 3 Quartalen 1993 konnte Tyrolean mit knapp 352.000 Fluggästen auf fast 16.000 Flügen einen erfreulichen Zuwachs von rund 37 % verzeichnen. Wesentlich zu diesem Passagierwachstum haben Pro-

Hervorragende Sommersaison am Flughafen Innsbruck

Die Sommersaison 1993 war bisher die mit Abstand beste Sommerflugplanperiode seit Bestehen des Innsbrucker Flughafens. Trotz Rezession und der bekannten Probleme in der Türkei konnten beachtliche Zuwächse beim Passagieraufkommen erzielt werden.

Die Bevölkerung, die im Einzugsgebiet des Innsbrucker Flughafens lebt, darunter auch Südtiroler und Vorarlberger, hat den Innsbrucker Flughafen angenommen wie noch nie. Dies ist einerseits auf die große Zahl von Urlaubsdestinationen, die ab Innsbruck in den Mittelmeerraum, nach England und an die Atlantikküste angeboten wurde, und andererseits auf die äußerst günstigen Pauschalarrangements zurückzuführen.

Aber auch die neue Maßstäbe des Flughafens haben dazu beigetragen.

Vom Passagierzuwachs profitiert haben die vielen Reiseveranstalter, die mit Tyrolean Airways, Austrian Airlines, Luda Air, Air UK Leisure, Eurocypria Airlines, Air UK Limited, TAP - Air Portugal und Air Liberté Tunisie ab Innsbruck geflogen sind.

Bei den Stadt- und Landespolitikern haben die Profite der vielen ausländischen Fluggesellschaften und einiger Reiseveranstalter offensichtlich Vorrang vor der Erhaltung unseres Lebensraumes.

Gute Aussichten für Winter 1993/94

Wirkungen auf die kommende Winterzeit.

Aus England wird trotz der bekannten Probleme ein ähnliches Passagieraufkommen wie in der letzten Wintersaison erwartet. Dies ist allerdings nur darauf zurückzuführen, daß zwei neue große englische Reiseveranstalter - Thomson Holidays und Airtours - erstmals mit englischen Fluggesellschaften nach Innsbruck fliegen.

Erfreulich ist auch, daß die große englische Liniengesellschaft Air UK den Liniendienst zwischen London Stansted und Innsbruck aufnehmen wird. Geflogen wird ganzjährig mit einer 110-sitzigen BAe 146/300. Auch Austrian Airlines wird wieder ihren Liniendienst nach London Heathrow und erstmalig eine Linienversion nach Birmingham anbieten. Geflogen wird mit 144-sitzigen MD 83.

Der Großteil der Charterflüge von England nach Innsbruck wird Air UK Leisure mit ihrer Boeing 737/400-Flotte durchführen.

Aus Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland ist rezessionsbedingt mit einem geringeren Verkehrsaufkommen als im Vorjahr zu rechnen. Maersk Air, SAS, Braathens S.A.F.E., Nordie East Airways, Transwede und Finnair werden aber Innsbruck von Oslo, Stockholm, Göteborg, Malmö und Helsinki bedienen.

Erstmals wird auch ein großer französischer Reiseveranstalter eine Charterkette mit Corsair-Boeing 737/300 von Paris nach Innsbruck auflegen.

Westösterreichs größter Luftfrachtterminal

Der Engpaß der 30 Jahre alten Luftfrachthalle am Flughafen Innsbruck wird ab Sommer 1994 der Vergangenheit angehören.

Aufgrund des expandierenden Luftfrachtvolumens in Tirol mußte ein neuer Frachtterminal mit modernsten Frachturnschlagseinrichtungen gebaut werden. Das Frachtgebäude ist bereits im Rohbau fertiggestellt. Mehrere Airlines und Speditionen werden hier Mitte nächsten Jahres Büro- und Lagerräumlichkeiten beziehen.

Das offizielle Frachthandling wird die neu gegründete „ILUG“ Innsbrucker Luftfracht-Umschlaggesellschaft m.b.H. an der die Innsbrucker Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. beteiligt ist, übernehmen.

Selbstverständlich besteht der Frachtterminal neben mo-

Auch das noch:

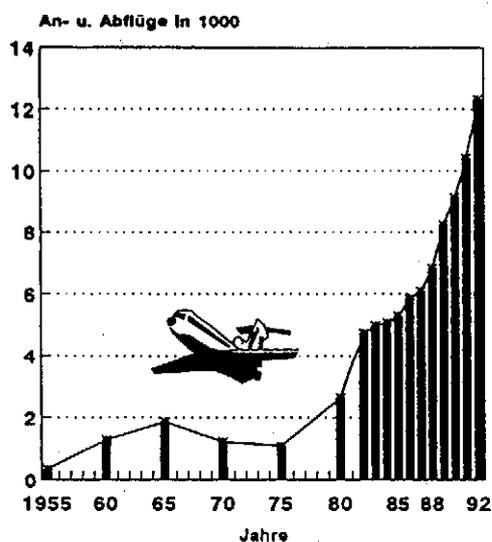
Wartungszentrum für Kleinflugzeuge

Ihr
WARTUNGSZENTRUM
in
WESTÖSTERREICH

Zugelassen für alle
Flugzeuge bis 5,7 t

Bald kommen auch Tyrolean-Jets!

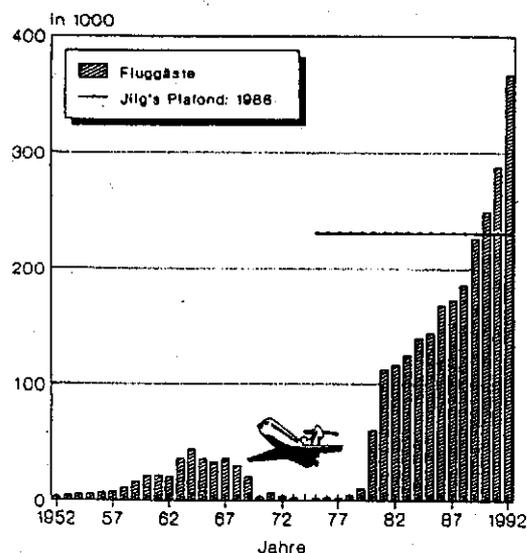
Kommerzieller Flugverkehr in Innsbruck (Linien- und Charterflüge: 1955/1992)



Quelle:
AK-Jahrbuch '92, Bd 2, 313;
Stat. JB Ibk. 1992, 161;

Graphik: Dr. Josef Nußbauer

Flugreisende Airport Innsbruck (Ankommende und Abfliegende: 1952/1992)



Quelle:
Oster. Stat. JB; Stat. JB Ibk.;
Nur Linien- und Charterverkehr

Graphik: Dr. Josef Nußbauer

Obige Grafiken stellen die Zuwächse bis 1992 dar. Im Jahr 1993 hat eine weitere kräftige Steigerung stattgefunden. 1988 hat Flughafendirektor Jilg nicht nur bei 230.000 Passagieren den Plafond gesehen, er hat auch den Einsatz großer Flugzeuge propagiert, weil mehr Passagiere mit weniger Flugbewegungen transportiert werden könnten. Inzwischen ist das eingetreten, was wir vorausgesagt haben: Heute landen angsterregende Riesen-Bomber, die für Innsbruck verboten gehören, die Zahl der Flugbewegungen wächst aber trotzdem drastisch.

1992 haben insgesamt 42.005 Flugbewegungen stattgefunden, wobei 439.563 Passagiere befördert wurden.

Düstere Zukunftsaussichten für Innsbruck?

Diese für Innsbruck katastrophale Fehlentwicklung ist unverzüglich zu stoppen. Die Politiker in Stadt, Land und Bund sind aufgefordert, sofort eine Beschränkung der Flugbewegungen zu erlassen. Der permanente Ausbau des Flughafens muß sofort unterbunden werden!

Bürger, wehrt Euch!

Wir danken allen,

die mit ihren Mitgliedsbeiträgen und Spenden unsere Arbeit und den Druck dieses Mitteilungsblattes ermöglichen. Bürgerinitiativen stellen sich unentgeltlich in den Dienst der Allgemeinheit und kümmern sich um jene Probleme, deren sich unsere gutbezahlten Politiker anzunehmen hätten. Diese sind jedoch meist von Untätigkeit und Desinteresse geprägt.

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. Auf vielfachen Wunsch legen wir fast jeder Ausgabe einen Zahlschein bei, um jedem die Möglichkeit zu geben, nach freiem Ermessen eine Einzahlung zu leisten.

Bankverbindung: Konto Nr. 66810-063-492 bei der Bank für Arbeit und Wirtschaft, Bankleitzahl 14000.