

Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens



Nr. 22

Information 2/1994

April – Juni

Wahltaktik vor der Gemeinderatswahl 1989

Dringender Antrag der ÖVP-Fraktion, eingebracht durch Stadtrat Dr. Wallnöfer in der Gemeinderatssitzung am 30. 3. 1989 und Diskussion im Gemeinderat:

"Der Gemeinderat bekennt sich unverändert zum Flughafen Innsbruck als einem wesentlichen Bestandteil der Infrastruktur unserer Stadt. Der Gemeinderat fordert jedoch eine Rückbesinnung und Selbstbeschränkung des Flughafens auf dessen ursprüngliche und im öffentlichen Interesse gelegene Funktion, Anschluß und Verbindung zum und vom europäischen und internationalen Flugverkehrsnetz zu gewährleisten; dies unter anderem durch die ausgewogenen Aktivitäten der heimischen Fluggesellschaft Tyrolean Airways.

Demgegenüber verlangt der Gemeinderat, den Charterflugverkehr am Flughafen Innsbruck, ausgenommen Charterflüge der Tyrolean Airways, einzustellen.... Es hat der Betrieb mit internationalen Charterketten im Verlauf des letzten Jahres fast explosionsartig und in einem Ausmaß zugenommen, das aufgrund der besonderen topographischen und geographischen Verhältnisse und der Lage des Flughafens im unmittelbaren Nahbereich des verbauten Stadtgebietes der Bevölkerung, aber auch der ganzen Stadt schlechthin, nicht weiter zugemutet werden kann.... Es geht also, wie bekannt ist, um die Gefährdung der Lebensgrundlagen im Bereich Lärm, Luftverschmutzung und natürlich auch um das Sicherheitsrisiko, das bei einer weiteren Verdichtung der Flugbewegungen erwartet werden muß. Damit ist eine zumutbare Kosten-Nutzen-Rechnung auf die Dauer nach unserer Meinung nicht mehr gegeben, wobei insbesondere zu berücksichtigen sein wird, daß im Lichte der Erfahrung der letzten ein, zwei Jahre und wegen der allgemeinen Konjunktur- und Wachstums-Erwartungen im internationalen Flugtourismus mit weiteren beträchtlichen Steigerungsraten zu rechnen ist, wenn nicht durchgreifende Gegenmaßnahmen ergriffen werden.... Vom modernerer Fluggerät, von Einschränkungen der Betriebszeiten, von einer Wegnahme der Samstagsspitzen sprechen wir schon länger, ohne besonders durchschlagenden Erfolg zu haben.... Somit ist nach Lage der Dinge die Einstellung des Flugbetriebes internationaler Charterketten am Innsbrucker Flughafen zu verlangen, weil ansonsten mittelfristig ein weiteres Ausufern dieser Frequenzen befürchtet werden muß, was auch durch den Einsatz leiserer und modernerer Fluggeräte nur teilweise kompensiert werden könnte. Bei einer solchen Entwicklung würde sich letztlich der Nutzen des Flughafens, zu dem wir uns nach wie vor bekennen, in sein Gegenteil verkehren."

Dazu Bürgermeister-Stellvertreter Krebs (SPÖ):

".... Das geschieht offensichtlich nur deshalb, weil die Gemeinderatswahlen vor der Tür stehen und man offenbar glaubt, damit noch den Schwung bekommen zu können, der notwendig ist, um an einem schlechten Wahlergebnis vorbeizukommen... Man kann sagen: Wir wollen keinen Incoming-Charter. Ich muß sagen, das ist auch eine konsequente Haltung. Uns aber hier zu erzählen, daß man das will, und einen anderen Antrag zu stellen, das halte ich, gelinde gesagt, für einen Betrug an der Bevölkerung."

Dazu Gemeinderat Weiskopf (Innsbrucker Mittelstand):

".... Ich billige jeder Fraktion einen Lernprozeß zu und freue mich darüber, wenn einmal die alte ÖVP-Tante zeigt, daß sie zukunftsweisende Wege zu beschreiten bereit ist, denn es ist der erste Schritt der ÖVP in die richtige Richtung.... Ich würde mir wünschen, daß auch die anderen Sprecher der Fraktionen es nicht nur so eingeschränkt auf alte Maschinen und Lärmentwicklung sehen, vielmehr ist der Innsbrucker Flughafen ein ungeheures Sicherheitsrisiko für unsere Bevölkerung. Dieses Sicherheitsrisiko wird immer größer, je mehr der Flugverkehr im Weichbild der Stadt zunimmt."

Bei der Beschlußfassung wurde der eingangs zitierte Antragstext bis auf eine Korrektur vollinhaltlich übernommen: Statt "... den Charterflugverkehr am Flughafen Innsbruck, ausgenommen Charterflüge der Tyrolean Airways, einzustellen" heißt es nun "... den Charterflugverkehr am Flughafen Innsbruck, ausgenommen Charterflüge mit Dash 7 und 8 oder mit Flugzeugtypen mit nicht höherer Lärmentwicklung, einzustellen."

Und so sieht die Realität aus:

Auf massives Betreiben der zahlreichen Bürgerinitiativen in Österreich, aber auch mit Unterstützung von Bürgermeister Niescher, wurden die überlauten Chapter-II-Flugzeuge für Innsbruck mit 1. Mai 1990 verboten. Diese Maßnahme hat zunächst gegriffen und es war eine merkliche Besserung spürbar. Inzwischen hat die Zahl der Flugbewegungen deutlich zugenommen und wir haben wieder häufig laute Flugzeuge mit Spitzenpegeln über 100 dB (Meßstelle Ursulinen-Schule) zu ertragen, die um nichts niedriger sind als jene, die im Winter 1984/85 von der Tiroler Landesregierung vor dem Chapter-II-Verbot gemessen wurden. Auch von Tyrolean Airways wurden in der Zwischenzeit größere und erwiesenermaßen wesentlich lautere Dash-Flugzeuge angeschafft (Spitzenwerte bis 96,6 dB(A) / Ursulinenschule).

Und gegen diese Entwicklung wurden von den Politikern keinerlei Maßnahmen gesetzt!

Im Gegenteil! Die Betriebszeiten wurden nicht zurückgenommen, sondern laut Stadtsenatsbeschuß erneut ausgedehnt:

2.1 Für Flüge mit Propeller- und Turbopropflugzeugen, welche den Gesamtlärmpegel einer Dash 8 nicht überschreiten, von 06.00 Uhr bis 23.00 Uhr, Starts bis 22 Uhr.

2.2 Für Strahlflugzeuge, deren Lärmpegel geringer ist als der Lärmpegel einer Dash 8 sind Landungen bis 23.00 Uhr analog 2.1 (Gegenstimmen: SPÖ-Stadtrat Dr. Rettenmoser und Stadtrat Mag. Fritz / Grüne)

Vor der letzten Gemeinderatswahl hat die SPÖ auf ihren Plakaten weniger Fluglärm versprochen, bei der Ausdehnung der Betriebszeiten hat sie, bis auf Dr. Rettenmoser, zugestimmt.

Anläßlich einer Diskussionsveranstaltung am 29.10. 1991 im Kolping-Haus äußerte sich der ÖVP-Vertreter, Gemeinderat Dr. Verdross: "Der Gemeinderatsbeschuß vom März 1989 war schlecht, er wurde nur wegen der Wahl gefaßt."

Um Stimmen zu gewinnen ist offensichtlich vor einer Wahl jedes Mittel recht.

In der Zwischenzeit wurde Stadtrat Dr. Wallnöfer Vizebürgermeister und Flughafen-Aufsichtsrat. Als solcher hat er die Interessen der Flughafenbetriebsgesellschaft zu vertreten. Aber auch der Rest der ÖVP-Männer kümmerte sich wenig um die Belange der Bürger. Seit der letzten Gemeinderatswahl haben wir an Bürgermeister Niescher 19 Schreiben gerichtet, von denen nur vier beantwortet wurden.

Die "Rathaus-Hintergründe" kennen wir nun:

Niescher spielt so gerne Pilot!



NÄCHTLICHE Triebwerksprobeläufe

Wegen der nächtlichen Triebwerksprobeläufe haben wir im Juli 1993 bei der Staatsanwaltschaft Anzeige erstattet. Diese Anzeige wurde mit Schreiben vom 21.3.1994 zurückgelegt, weil mehrere Sachverständige es abgelehnt hatten, ein vom Gericht beantragtes Gutachten zu erstellen. Das Gericht vertrat jedoch die Meinung, daß Probeläufe nur während der Betriebszeit durchgeführt werden dürften. "Pilot" Niescher hat diese nächtlichen Krawalle bis 24 Uhr und ab 5 Uhr, in besonderen Fällen auch dazwischen, genehmigt. Wirtschaftsinteressen sind für ihn wichtiger als Nachtruhe und Gesundheit der Bürger.

Fragebogenaktion zur künftigen Entwicklung des Innsbrucker Flughafens

Mittels Fragebogen (samt Begleitschreiben und Information) wurden 40 Gemeinderatskandidaten ersucht, zur künftigen Entwicklung des Innsbrucker Flughafens Stellung zu nehmen. Bei diesen Fragen handelte es sich um längst bekannte Themen, wie weiterer Flughafenausbau, Innverlegung, Rücknahme der Betriebszeit, Einschränkung des Sportflugverkehrs, Erweiterung der Lärmmeßanlage, Triebwerksprüfstand usw. Zu den Grundsatzfragen müßte man von jedem Politiker eine Antwort erwarten können. Selbstverständlich sind weitere Detailgespräche notwendig.

Den Fragebogen haben beantwortet:

Die Innsbrucker Grünen. Alle 6 angeschriebenen Kandidaten haben sich im Sinne der betroffenen Bevölkerung für einschränkende Maßnahmen ausgesprochen. Frau Dietrich merkte an, daß in Wiener Neustadt Sportflugzeuge mit maximal 58 dB(A) entwickelt werden. Unsere derzeitige bescheidene Forderung: 68 dB(A)!

Die Liste "Für Innsbruck". Dr. Herwig van Staa hat sich ebenfalls für mehr Schutz für die Bevölkerung ausgesprochen. Dr. van Staa: "Der Fluglärm muß reduziert werden, zumindest zu gewissen Zeiten." Wolfgang Steinbauer vertritt dieselbe Meinung. Die übrigen angeschriebenen Kandidaten, Gemeinderat Dr. Gschnitzer (TAB), GR. Lenzi (ehemals ÖVP-GR.), Frau Zach, die Herren Saurer und Bielowski haben sich bis jetzt nicht geäußert.

Von den 11 angeschriebenen Gemeinderatskandidaten der SPÖ kam nur eine einzige Antwort, und zwar von Vizebürgermeister Dr. Wimmer:

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 21. 3. 1994 teile ich Ihnen mit, daß die zukünftige Entwicklung des Innsbrucker Flughafens auf komplexen Überlegungen beruht, die sich nicht in Form eines Fragebogens beantworten lassen. Selbstverständlich werden auch weiterhin die Interessen der Nachbarschaft angemessen berücksichtigt werden.

angemessen ?
berücksichtigt ?

Vizebürgermeister Dr. Wimmer ist offensichtlich nicht imstande, von den 12 gestellten Fragen auch nur eine einzige zu beantworten. Dafür gibt es für den Herrn Universitätsprofessor ein "Nichtgenügend".

Keine Antwort erhielten wir:

erwartungsgemäß von ÖVP mit "Pilot" Niescher, FPÖ mit Reisebürobesitzer Federspiel, Liberales Forum mit Tyrolean-Pilot Hämmerle und Seniorenbund mit Niescher-Gefolgsmann Kritzinger.

Geht es den letztgenannten Parteien überhaupt um Stadtpolitik?
Oder nur um Posten, Pfründe und Macht??

Passagierrekord in Innsbruck

Weit über dem österreichischen Durchschnitt liegt der Passagierzuwachs am Flughafen Innsbruck. 1993 wurden knapp 16 Prozent mehr Fluggäste gegenüber dem Vorjahr befördert, den stärksten Zuwachs gab es im Charterbereich.

T.T. 15.2.1994

Vizebürgermeister und Flughafenaufsichtsrat Dr. Wallnöfer:

In der EU aufrecht bleibt. Und: Wenn die Tyrolean länger landen darf, muß es auch für die anderen Ausnahmen geben, wenn nötig.

Diese Aussage entspricht unseren Voraussagen und macht die Ausdehnungstendenzen des Flughafens wieder deutlich.



Kurier 13.1.1994

Gründung des österreichischen Dachverbandes

Aufgrund der wachsenden Probleme an den Flughäfen und der Uneinsichtigkeit des Verkehrsministeriums hat sich die Notwendigkeit ergeben, daß die vielen Bürgerinitiativen (Flugverkehr) in Österreich zusammenarbeiten. Mitte Jänner fand die Gründungsversammlung der "Österreich-Plattform Fluglärm" mit Sitz in Niederösterreich statt. In Österreich gibt es derzeit 16 Bürgerinitiativen für Flugverkehr.

In anderen Bundesländern, vor allem in Niederösterreich, finden Bürgerinitiativen weit mehr Unterstützung durch die öffentliche Hand, weil dort erkannt wird, daß Bürgerinitiativen Arbeit im öffentlichen Interesse leisten. Die Stadt Graz unterhält ein eigenes Büro für Bürgerinitiativen, das sogar bei Organisationsarbeiten behilflich ist. Diesbezüglich leben wir in Tirol noch im finsternen Mittelalter! In Tirol sind Bürgerinitiativen noch immer nur "Querulanten".

Noch immer keine Lärmmeßstelle in Allerheiligen

Seit über einem Jahr laufen die Diskussionen um die Erweiterung der Fluglärn-Meßanlage. Es gibt einen diesbezüglichen Antrag im Landtag vom ÖVP-Landtagsabgeordneten Warzilek. Die Flughafenbetriebsgesellschaft hat die Bezahlung einer weiteren Lärmmeßstelle abgelehnt und Landeshauptmann Weingartner hat mitgeteilt, daß im Budget 1994 kein Geld dafür vorhanden ist. Eine besondere Unterstützung durch den Landeshauptmann scheint es hier trotz aller Bemühungen des Landes-Volksanwaltes Hofrat Dr. Tschiderer nicht zu geben.

Auswirkungen des Luftverkehrs

auf das Klima

Forschungsergebnisse belegen es: Die vom Flugverkehr in die Stratosphäre gelangenden jährlich zirka 80 Millionen Tonnen Abgas-Wasserdampf tragen zur Entstehung der Ozonlöcher bei. Sie können zusätzliche polare Stratosphären-Wolken bilden. An diesen besonderen, extrem kalten Wolken laufen die FCKW-Ozonloch-Reaktionen ab. Außerdem ist der Flugverkehr übermäßig am Treibhauseffekt beteiligt, und zwar auf mehrfache Weise: Ozon-Zunahme in den unteren Luftschichten, höhere Luftfeuchtigkeit über zirka 8.000 m, zusätzliche Eiswolken (Kondensstreifen und Cirren) und Kohlendioxid-Zunahme. Global wurden im Jahr 1989 167,5 Millionen Tonnen Flugtreibstoff verbraucht. Dies sind 212 Milliarden Liter und 13 Prozent des Welttreibstoffverbrauchs. Nach Angaben der

deutschen Lufthansa verbrauchte ihre Flotte im Jahr 1989 durchschnittlich 6,6 Liter Kerosin pro Person und 100 km (Fracht als zusätzliche Passagiere umgerechnet); für Kurzstreckenflüge 10 Liter pro Person und 100 km. In den nächsten 12 bis 15 Jahre wird global mit einer Verdoppelung der Passagier-Km gerechnet. Das bedeutet zirka 50 Prozent mehr Treibstoffverbrauch trotz sparsamerer Flugzeuge.

Abgas-Schadstoffe

Der Ausstoß von Ruß, Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen konnte bei neuen Großtriebwerken stark vermindert werden, jedoch auf Kosten nahezu verdoppelter Stickoxid (NOx)-Emissionen von rund 20 g per Kg Kerosin. Katalysatoren sind bei Düsenmotoren nicht anwendbar. Ein Grund für die gegenüber Ölfeuerungen etwa 15-fachen Stickoxid-Mengen pro kg

Mehr Gift aus den Jets

Fortschritte bei der Entwicklung von Hochleistungs-Flugzeugtriebwerken, die leiser und umweltfreundlicher sind, müssen mit einem erheblichen Nachteil bezahlt werden. Der Ausstoß von Stickstoffoxid in die Atmosphäre, das Smogbildung, sauren Regen und Asthma begünstigt, zeigt eine dramatische Zunahme. Das ergab eine Studie für die Internationale Organisation für Zivilluftfahrt. Die Hochrechnung eines Computermodells zeigte, daß bei gleichbleibendem Trend auf einem Flughafen mittlerer Größenordnung im Jahre 2005

nicht weniger als 4797 Tonnen Stickstoffoxid abgelagert werden, verglichen mit 2279 Tonnen im Jahre 1987. Die modernisierten Düsentriebwerke schnitten im Hinblick auf andere Schadstoffe jedoch sehr gut ab. Die meisten Schadstoffemissionen konnten in den letzten zehn Jahren erheblich reduziert werden. Bei Kohlenmonoxid wurde ein Rückgang von 70 Prozent registriert, bei Kohlenwasserstoffen sogar von 85 Prozent. Dagegen nahm der Ausstoß von Stickstoffoxid im gleichen Zeitraum schon um zwölf Prozent zu. *Schätzungen zufolge*

T.T. 19./20. 3. 1994

Treibstoff sind die hohen Verbrennungstemperaturen in den Flugzeugmotoren. Für die Zukunft erhofft man sich Reduktionen um bestenfalls 40 Prozent. Ein einziger Jumbo-Jet erzeugt heute im durchschnittlichen Flug etwa gleich viel Stickoxide wie 70.000 laufende Ölfeuerungen. Nach einem NASA-Bericht (1992) stammen nördlich 40° Nord etwa 25 Prozent aller Stickoxide zwischen 12.000 und 28.000 m Höhe vom Flugverkehr. In den Reiseflughöhen von 10.000 bis 12.000 m sind es sogar etwa 60 Prozent. Zudem verbleiben sie dort etwa 100mal länger als in Bodennähe.

Ozonbildung und Ozonzerstörung

Bis auf eine Höhe von durchschnittlich 13.000 m (je nach geographischer Breite und Jahreszeit) bilden die Stickoxide zusammen mit Kohlenwasserstoffen und Ultraviolett-Licht Ozon und fotochemischen Smog. Darüber, in der Stratosphäre, bauen sie Ozon ab.

(gekürzt)

Robert Egli,
dipl. Chemiker,
Schaffhausen

Aus: Kerosin zum Frühstück

Das Gefühl der Belästigung durch den stark gewachsenen Flugverkehr steigt in der Bevölkerung ständig – längst nicht mehr nur in der Umgebung von Flughäfen. Das noch geringe Problembewußtsein der Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft, die internationale Dimension und die derzeitige wirtschaftliche Krise der Fluggesellschaften machen wenig Hoffnung auf eine rasche Lösung der wachsenden Probleme mit dem Flugverkehr. Doch ohne baldigen verantwortungsvollen Umgang mit dem alten Menschheitstraum vom Fliegen könnte ein anderer alter Fliegermythos, die Sage von Ikarus, der über seiner Freude am Fliegen der Sonne zu nahe kam, ungeahnt aktuelle Bedeutung erhalten: Die von der Menschheit, die (ohne schützende Ozonschicht) global der Sonne zu nahe gekommen ist. Im Kino kann man sich hier

Christian Höller

Auszug aus VCÖ-Zeitung
März 1994

Sind Sie schon Mitglied unserer überparteilichen Schutzgemeinschaft?

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. Auch Spenden sind willkommen!

Bankverbindung: Konto 66810-063-492 bei der BAWAG, BLZ 14000. Einen Zahlschein können Sie auch unter Tel. 81 27 14 oder 27 67 83 anfordern.