



Verein

# Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen  
des Innsbrucker Flughafens

Nr. 26

Information 2/1995

April - Juni

## Flughafen Salzburg: Kooperation statt Konfrontation

**Zusammenarbeit zwischen AnrainerInnen, Flughafen und Umweltamt in Salzburg  
als Modell für Innsbruck?**

Montag, 19.6.1995 um 20.00 Uhr

im Kolpinghaus, Viktor-Franz-Heßstraße 7, Innsbruck

**Trotz jahrelanger Versprechungen seitens Politik und Flughafenbetriebsgesellschaft** bezüglich Lärmreduktion und Flughafenausbaustopp hat sich der Innsbrucker Flughafen in den letzten Jahren von seinem ursprünglichen Zweck – regionaler Anbindungsflughafen zu sein – weit entfernt. Der Anstieg der Flugbewegungszahlen, vor allem im Charterverkehr, verdeutlicht dies anschaulich.

Die derzeit laufende beinahe aggressive Bewerbung des Flughafens Innsbruck als Ausgangspunkt für diverse Urlaubsziele durch Reiseveranstalter, Fluggesellschaften und Flughafen läßt eine weitere Expansion befürchten.

**Die berechtigten Interessen der betroffenen AnrainerInnen** – und das sind in Innsbruck aufgrund der topographischen Lage nicht wenige – drohen dabei rein betriebswirtschaftlichen, vor allem touristischen Interessen geopfert zu werden.

**Die Stadt Innsbruck als Flughafengesellschafterin** muß jedoch in erster Linie öffentliche Interessen und nicht nur betriebswirtschaftliche Interessen verfolgen. Es braucht daher endlich eine Politik, die die berechtigten Forderungen der AnrainerInnen – vor allem nach lärmfreien Erholungszeiten in der Nacht, in der Mittagszeit und am Wochenende – ernst nimmt. Es ist daher zum einen notwendig, daß sich die Stadt selbst über das Amt für Umweltschutz aktiv in die Fluglärmreduzierung einschaltet, zum anderen muß es Ziel der Stadt sein, von einem ungleichen Kampf AnrainerInnen gegen Flughafen zu einem für beide Seiten notwendigen Miteinander zu kommen.

**Die Stadt Salzburg bzw. der Flughafen Salzburg** haben dabei nach massiven AnrainerInnenprotesten bereits neue Wege beschritten. In einem Nachbarschafts- und Umweltbeirat (NUB), zusammengesetzt aus VertreterInnen des Flughafens, der AnrainerInnen und des Umweltamtes, werden die Vorstellungen beider Seiten aufeinander abgestimmt.

**Die INNSBRUCKER GRÜNEN** haben daher einen Antrag im Gemeinderat eingebracht, in welchem nicht nur die Installierung einer dritten Lärmmeßanlage in Allerheiligen und die regelmäßige Datenauswertung durch das städtische Umweltamt, sondern eben auch die Installierung eines Fluglärm- bzw. Nachbarschaftsbeirates ähnlich dem Salzburger Modell gefordert wird.

Vor der Behandlung dieses Antrages im Gemeinderat veranstalten die **INNSBRUCKER GRÜNEN** daher einen Diskussionsabend für FlughafenanrainerInnen und -interessierte sowie PolitikerInnen und Beamte. VertreterInnen des Salzburger NUB stellen ihr Kooperationsmodell vor:

### Liebe Mitglieder und Freunde unserer Schutzgemeinschaft!

Wir laden Sie herzlich ein, an der angekündigten Veranstaltung teilzunehmen. Als Vertreter des "NUB" werden Frau Mag. Jallitsch, Obfrau des Anrainerschutzverbandes Salzburg, Herr Ing. Jell, Lärmexperte des Stadtmagistrates Salzburg sowie der Pressesprecher des Salzburger Flughafens, Herr Schano, teilnehmen.

**Wir danken den Innsbrucker Grünen für die Organisation dieser Veranstaltung!**

## Voraussetzungen für einen akzeptablen Flugverkehr in Innsbruck

1) Festsetzung der Betriebszeit von 7 - 20 Uhr. Darüber hinaus je eine Tagesrandverbindung mit Landung aus Wien, Zürich und Frankfurt bis 22 Uhr. Betriebsende 22 Uhr. Ausgenommen von dieser Regelung sind Rettungs- und Katastropheneinsätze von 6 - 23 Uhr laut derzeit gültigem Bescheid. Das Überziehen um eine Stunde ist laut Verkehrsministerium erlaubt, verschleiert aber nur die tatsächliche Betriebszeit. Die Zustimmung zur Ausweitung der Betriebszeit auf 6 - 23 Uhr - auch für Düsenflugzeuge! - ist eine besondere Impertinenz der Innsbrucker Stadtpolitiker. Diese Zeit wird durch Verspätungen häufig überschritten bzw. es laufen schon lange vor 6 Uhr die Flugzeugmotoren.

2) Betriebszeit für motorisierten Sportflugverkehr von 7 - 18 Uhr unter Einhaltung einer Mittagsruhe von 12 - 15 Uhr, Wochenendruhe ab Samstag 12 Uhr. Kein motorisierter Sportflugverkehr an Sonn- und Feiertagen. Laut Landespolizeigesetz mit Landtagsbeschluß vom 28. 1. 1993 ist es verboten, ungebührlicher Weise störenden Lärm zu erzeugen. Die erkämpfte Mittagsruhe wurde mittlerweile wieder durch Ausnahmen durchlöchert, das Verbot für die äußerst belastenden Schulungsflüge in den Sommermonaten gänzlich "vergessen".

3) Flugzeuge, deren Lärmpegel über der ÖAL-Richtlinie Nr. 6/18 für vorbeugenden Gesundheitsschutz liegen (55 dB Dauerschallpegel und 80 dB maximaler Schallpegel), müssen in Innsbruck ausnahmslos mit Landeverbot belegt werden.

4) Erweiterung der Lärmmeßanlage. Die Stadt Innsbruck besitzt derzeit nur einen einzigen Meßpunkt (Ursulinenschule). Als drittgrößter Flughafen Österreichs ist es erforderlich, daß Innsbruck analog zu Salzburg eine Lärmmeßanlage mit 5 fixen Lärmmeßpunkten und einem mobilen Meßpunkt erhält.

**Es ist äußerst bedenklich, daß es im Innsbrucker Gemeinderat nur eine Fraktion gibt, die für derartige Anliegen von Bürgern eintritt. Die Innsbrucker Grünen haben mehrere Anträge eingebracht mit dem Ziel, einen für die Bevölkerung erträglichen Betrieb des Innsbrucker Flughafens zu erreichen. Der im Februar eingebrachte Antrag auf Rücknahme der Betriebszeit wurde mit Ausnahme der Grünen abgelehnt und auch vom Stadtsenat nicht behandelt. Kein Politiker beantwortet die Frage, warum der Innsbrucker Flughafen eine längere Betriebszeit haben "muß" als der weit günstiger gelegene in Salzburg, obwohl dieser doppelt so viele Passagiere befördert als der Innsbrucker Flughafen. Offensichtlich ist der Innsbrucker Flughafen für die meisten Politiker nach wie vor ein Tabu-Thema.**

### ÖAL-Richtlinie 3, Blatt 1

Gebiet	Grenzen des zumutbaren Schallpegels in dB (A)	
	tags	nachts
Sondergebiete, Krankenhaus- und Erholungsgebiete, Kur- und Fremdenverkehrsgebiete	45	35
Wohngebiete in Vororten, Wochenendhausgebiete, ländliches Wohngebiet (mit sehr geringem Verkehrsaufkommen, Wohnstraßen)	50	40
Städtisches Wohngebiet, Gebiet für Bauten, land- und forstwirtschaftliche Betriebe und Wohnungen	55	45
Kerngebiete (Büros, Geschäfte, Handel, Verwaltungen, Wohnungen), Gebiete für Betriebe ohne Lärmemission	60	50
Gebiete für Betriebe mit geringer Lärmemission	65	55
Industriegebiete	70	70

**Flugzeugstarts** sind für die Anrainer von Flugplätzen immer peinigend. Dabei wirken häufige Starts von geräuscharmen modernen Maschinen fast ebenso schlimm wie wenige Starts alter und lauter Flugzeuge. Zu diesem Ergebnis kam der deutsche Psychologe Joachim Vogt von der Universität Düsseldorf im Zuge von Untersuchungen für seine Diplomarbeit. Er testete im Laboratorium 45 Personen - Männer und Frauen - auf ihre Empfindlichkeit gegenüber von Flugzeugen verursachtem Lärm. Dabei kam er zu dem Schluß, daß moderne Düsen keine größere Anzahl von Starts rechtfertigen, wie sie von den Verantwortlichen verschiedener deutscher Flughäfen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit diskutiert werden. Vogt ist einer von drei Psychologen, die für originelle Diplomarbeiten den Georg-Sieber-Preis erhielten. *dpa*

"Presse" 15.4.1995