



Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens

Nr. 35

Information 3/1997

Juli - September

Aktuell: Protest gegen Flüge und Probeläufe in der Nacht!

Die nächtlichen Ruhestörungen durch Probeläufe und Nachtflüge haben wieder stark zugenommen. Wir fordern unverzüglich die Einhaltung der von der Flughafenleitung propagierten Betriebszeit von

6,30 Uhr - 20 Uhr,

erschienen in "Innsbruck informiert", dem Amtsblatt der Stadt Innsbruck vom September 1997.

Der § 5 der Zivilflugplatzbenutzungsbewilligung ist mit seinen zahlreichen Ausnahmen ein inakzeptabler Gummiparagraph. Er kann vom Flughafen nach seinem Gutdünken ausgelegt werden und muß eliminiert werden.

Flughafen-Umwelt-Forum hat getagt

Am 4. Juni 1997 fand die erste Sitzung des erweiterten Flughafen-Umwelt-Forums mit den Vertretern des jeweiligen Umweltressorts in Stadt und Land statt. Die Ziele haben sich nicht geändert:

Schaffung gegenseitigen Vertrauens, Erarbeitung von Lösungsvorschlägen, umzusetzen von Politik, Aufsichtsrat und Geschäftsführung und Ermöglichung der allgemeinen Akzeptanz des Flughafens auch für die betroffenen Anrainer.

Wir hoffen nun, daß die Flughafenleitung verstanden hat, daß es nicht das Ziel sein kann, die Betroffenen mundtot zu machen, sondern daß tatsächlich an Verbesserungen gearbeitet werden muß, damit das Gegeneinander von Wirtschaftsbetrieb und betroffener Bevölkerung zum Miteinander wird. Den ständigen Beteuerungen der Flughafenleitung wird nämlich kein Glauben mehr geschenkt. Es heißt jetzt, endlich Taten zu setzen!

Errichtung einer dritten Meßstelle: Die Bürgervertreter haben mit Unterstützung von VBM Dipl.Ing. Sprenger und Landesrätin Dr. Lichtenberger unmißverständlich zu verstehen gegeben, daß eine dritte Meßstelle unerlässlich ist und die Finanzierung im Sinne des Verursacherprinzips durch den Flughafen sichergestellt werden soll. Daß diese dritte Meßstelle noch immer nicht existiert, hat der Flughafen-Aufsichtsrat zu verantworten, der die Probleme sichtlich nicht ausreichend kennt und der Meinung war, daß die derzeit erfaßten Daten nicht entsprechend ausgewertet würden. Der Aufsichtsrat hat daher die dritte Meßstelle **mehrheitlich abgelehnt**.

Wir müssen dazu feststellen, daß die Schutzgemeinschaft regelmäßig die Meßdaten angefordert hat, während **seitens der Stadt kein Interesse bestand** und der Flughafen bisher nur **eine einzige** Anfrage gestellt hat.

Wie wir alle zu spüren bekommen, ist der Einsatz der MD 80-Flugzeuge eines der großen Probleme am Innsbrucker Flughafen. Auch dieser Punkt wurde im Flughafen-Umwelt-Forum intensiv behandelt.

In der Folge haben VBM DI Sprenger und LRin Dr. Lichtenberger die betreffenden Fluggesellschaften angeschrieben und um den Einsatz leiserer Maschinen ersucht. Aus der T.T. vom 25.8.1997 war die Ankündigung zu entnehmen, daß die skandinavische Airline SAS im kommenden Winter mit der hochmodernen MD 90 mit angeblich vergleichsweise leisen Triebwerken nach Kranebitten kommen wird. **Ein klarer Erfolg der Vertreter von Stadt und Land im Flughafen-Umwelt-Forum** und nicht - wie in der T.T. verkündet - des Flughafendirektors. Die Flughafenleitung hätte dieselbe Aktion mit entsprechendem Nachdruck bereits vor Jahren setzen können, sie könnte den Erfolg heute für sich verbuchen. Letztendlich ist aber für die Bevölkerung entscheidend, daß es zu Verbesserungen kommt. Im Jahre 1996 haben laut Flughafenleitung insgesamt 240 Starts der MD 80 stattgefunden. Anfangs Oktober soll das nächste Treffen des Flughafen-Umwelt-Forums stattfinden.

Wer benötigt Lärmschutzfenster?

Wie schon im letzten Mitteilungsblatt berichtet, haben wir bisher bewußt keine Forderungen auf Lärmschutzfenster erhoben, weil damit das Fluglärmproblem nicht gelöst wird. Lärmschutzfenster sind eine anerkannte Maßnahme an anderen Flughäfen und im übrigen Verkehrsbereich, um den Lärm zumindest in den Wohnungen zu bestimmten Zeiten auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Wir wissen, daß schon viele fluglärmgeschädigte Bürger ihre Häuser und Wohnungen mit Lärmschutzfenstern ausgestattet und diese aus eigener Tasche finanziert haben. Wir möchten nun erheben, **wieviele von unseren Mitgliedern mit mindestens dreijähriger Mitgliedschaft** bei der Schutzgemeinschaft infolge Beeinträchtigung durch **Fluglärm Lärmschutzfenster** benötigen. Wir ersuchen um eine **kurze, schriftliche Mitteilung an die Adresse der Schutzgemeinschaft** (siehe Impressum!), wieviele Fenster und Balkon-bzw. Terrassentüren in ihrer Wohnung zum Schutz vor Fluglärm ausgetauscht werden sollten. Bitte Fenster und Türen getrennt angeben. Teilen Sie uns auch mit, ob Sie Mieter, Haus- oder Wohnungseigentümer sind und vergessen Sie nicht auf Ihre Adresse und Telefonnummer. Wir werden die bei uns eingelangten Ansuchen überprüfen und entsprechende Forderungen erheben. **Versprechen können und wollen wir nichts, wir werden uns aber sehr bemühen.**

Flughafen Linz fordert Aufhebung des Nachtflugverbotes

Aus den Oberösterreichischen Landesnachrichten vom 5.7.1997 war zu entnehmen, daß der Flughafen Hörsching die Aufhebung des derzeit bestehenden Nachtflugverbotes fordert, da die Nachtflüge zum Schwechater Flughafen abgewandert und dem Flughafen dadurch angeblich 9 Millionen abhanden gekommen sind. Seitens der Bürgermeister von den Anrainergemeinden bläst dem Flughafen allerdings ein kalter Wind entgegen. Und der Bürgermeister von Hörsching: Keine Diskussion! Für mich kein Thema! - Die Politik hat damit den Wünschen der Flughafenleitung eine Abfuhr erteilt!

Es zählt für die Flughäfen nur das Geld. Die Menschen und deren Nachtruhe bzw. Gesundheit interessiert sie nicht. Es ist daher besonders wichtig, daß sich die Politiker hinter die Bürger stellen.

Lärmbomber bald wieder erlaubt?

Im Juni ging eine Änderung der Zivilluftfahrt-Lärmzulässigkeitsverordnung (ZLZV) in Begutachtung, wonach die alten Lärmbomber (Kapitel II-Flugzeuge) an den Flughäfen Linz, Klagenfurt und Graz für Frachtflüge und Bussinesjets wieder zugelassen sind. **Im Interesse der Wirtschaft!** Unsere Stellungnahme an das Ministerium geben wir gekürzt wieder:

Allgemeines:

Die Änderung der ZLZV paßt ganz ins Bild des neuen Ausbeutertums von Mensch und Natur durch die Wirtschaft. Dazu zählen auch die Flughäfen, die mit ihren Profiten in dreistelliger Millionenhöhe nicht mehr zufrieden sind. In den Ministerien findet diese Wirtschaft "brave" Erfüllungsgehilfen. Auf alle Besserstellungen, die es im Ausland schon längst gibt, dürfen wir Österreicher lange bzw. vergeblich warten. Dort, wo aber wir Österreicher einen Vorsprung haben, muß sofort "angeglichen" werden. 1990 wurde das Verbot für Chapter II-Flugzeuge erlassen. Das weiß die Bevölkerung auch heute noch zu schätzen. Aber seither vermissen wir jegliche positive Meldung aus dem Verkehrsministerium.

Fortsetzung

§ 46 - Lockerung des Flugverbotes von Chapter II-Flugzeugen an den Flughäfen Graz, Klagenfurt und Linz:

Im Interesse der betroffenen Bevölkerung **sprechen wir uns strikt gegen eine Aufweichung des Flugverbotes für Chapter II-Flugzeuge an den oben genannten Flughäfen aus.** Es würden sich in der Folge genug Ausreden finden lassen, um dieses Flugverbot **an allen Regionalflughäfen** (somit auch in Innsbruck) aufzuheben oder zumindest zu lockern. Das wäre ein Rückschritt ins Flugverkehrs-Mittelalter! Keine Fluglinie würde es mehr für notwendig erachten, auf neuere Fluggeräte umzurüsten.

Keine Lockerung des Nachtflugverbotes - auch nicht für Kapitel III-Flugzeuge.

§ 19 - Flugzeuge mit Propellerantrieb bis 9000 kg

Wir verweisen auf unser Schreiben vom 7.6.1993, betreffend den damaligen Entwurf der ZLZV. Bereits damals haben wir eine **Herabsetzung der Grenzwerte für Propellerflugzeuge und Motorsegler** gefordert und die Machbarkeit infolge des technischen Fortschritts auch begründet. Wir wiederholen diese Forderung aufs neue!

Darüber hinaus muß die Beurteilung der Lärmimmission endlich nach neuesten medizinischen Erkenntnissen an den jeweiligen Flughäfen erfolgen und ist in der Lärmzulässigkeitsverordnung zu verankern.

Presseaussendung an die T.T.

Nach einer Aufforderung der Grünen an die Politiker in Stadt und Land, einen Masterplan für den Flughafen zu erstellen, um die zukünftige Entwicklung des Innsbrucker Flughafens festzuschreiben, erschien schon tags darauf der Artikel "Wollen nur Bedarf abdecken", veranlaßt von Flughafendirektor Falch und Aufsichtsrat Dr. Rainer. Dieser Artikel ging am Thema der Grünen vorbei, denn es hat sich gezeigt, daß raumordnungs- und siedlungspolitische Entscheidungen fällig werden, da laut Ministerium neue Objekte und Erweiterungen bestehender Objekte oberhalb der Anflugfläche innerhalb einer Entfernung von 3000 Metern vom Innenrand der Anflugfläche nicht zulässig seien (Schutzzone).

Die Äußerungen der beiden Herren veranlassen uns aber zu Richtigstellungen: Falch erklärt, daß von der AUA statt der MD 80 der "wesentlich leisere" Airbus A 310 eingesetzt wird. Tatsache ist, daß sowohl der Airbus als auch die MD 80 fliegen, wobei laut Meßdaten der Airbus bei den meisten Landungen mindestens ebenso laut ist wie die MD 80, die beim Starten häufig an die 100 dB-Grenze herankommt, ebenso die Boeing 737. Die alte Leier vom "leisesten Flughafen" haben wir satt. Alle Linien- und Charterflüge weisen im Siedlungsgebiet nachweislich zwischen 85 und 100 dB (Spitzenpegel) auf, vereinzelt sogar darüber. Im Charterverkehr hat es auch im Vergleich zu 1996 bis jetzt keine Reduktion gegeben, sondern eine leichte Steigerung.

Der Aussage, daß der Flughafen nur den "Bedarf abdecken" will, muß man entgegenhalten, daß dieser Bedarf durch ständig neue Reiseziele, durch Billigstflüge (ohne Mineralöl- und Mehrwertsteuer!), sowie durch massive Bewerbung im In- und Ausland immer mehr geweckt wird. Von einem Regionalflughafen mit Zubringerdiensten zu den großen Flughäfen - **wie einst von den Politikern versprochen!** - kann längst nicht mehr die Rede sein.

Die jährlich ca. 70 Millionen für Investitionen gehen sehr wohl auch in den Ausbau des Flughafens. Ausbau bedeutet ja nicht nur Vergrößerung des Areals, sondern z.B. auch Erhöhung der Kapazität.

Daß der Flugbetrieb den Lebensraum Innsbruck beeinträchtigt und einschränkt, ist ein Faktum. Wenn Wohnbebauung wegen der Interessen des Flughafens nicht mehr möglich ist, so sind die politisch Verantwortlichen dieser Stadt und dieses Landes gefordert, schnellstens abzuklären, wo die Grenzen zu ziehen sind. Der Masterplan des Flughafens aus dem Jahre 1990 ist längst überholt, da die für das Jahr 2007 prognostizierten Passagierzahlen schon heute erreicht sind. Die Forderung der Grünen, Stadt und Land mögen einen Masterplan für den Flughafen erstellen, sind daher berechtigt.

Haben Sie, geschätzte Leser, diese Presseaussendung bzw. Leserzuschrift in der T.T. gelesen? Nein? Wir auch nicht!

Statt dessen erschien eine Presseaussendung von der Initiative „Pro Wirtschaft Tirol“ mit der Forderung, daß der Charterverkehr nicht eingeschränkt werden darf. Damit die Kassen der Touristiker mit ihrem immer größer werdenden Bettenangebot klingeln, müssen die Bewohner von Innsbruck und Umgebung Gesundheitsgefährdung durch immensen Lärm und kerosinverseuchte Luft sowie ein großes Sicherheitsrisiko in Kauf nehmen. Kein Wunder, daß die Innsbrucker zu „Nein-Sagern“ geworden sind. In dieser Stadt wurde schon genug kaputt gemacht.

Salzburger Anrainerschutzverband aus Protest aufgelöst

Jahrelang war ein Konsens zwischen dem Salzburger Flughafen und den Anrainern möglich. Vor ca. 2 Jahre wurde seitens des Flughafens eine Ausweitung der Betriebszeit angestrebt, vorerst nur für einen bzw. einzeln Flüge. **Trotz unserer Warnung** - wir kennen ja längst die Salamtaktik! - hat der Anrainerschutzverband zugestimmt. Wie von uns vorausgesagt, wurden der Flüge immer mehr. Der Flugbetrieb wurde quasi von 6 - 2 Uhr (ähnlich wie in Innsbruck) ausgeweitet, statt wie früher von 7 - 22 Uhr. Die Zusammenarbeit ist wegen dem Verhaltens von Tyrolean Airways und AUA geplatzt. Die Vertreter des Schutzverbandes konnten keine Zusagen erreichen, daß es künftig keine Starts mehr in den Nachtstunden geben wird und auch die Morgenstunden entlastet werden. Es wurde ihnen u.a. zu verstehen gegeben, daß Menschen, die um 22 Uhr zu Bett gehen ohnedies nicht der Norm entsprechen und daß sie sich damit abzufinden haben, daß es auch weiterhin Verspätungen der Tyrolean bei den Abendstarts geben wird.

Auch in Innsbruck ist die Situation nicht anders. **Die Schutzgemeinschaft ist jedoch weiter für die Betroffenen da und wird nicht aufgeben!**

Dem Salzburger Flughafen muß man aber immerhin zugute halten, daß er hohe Summen für Lärmschutzfenster und andere verbessernde Maßnahmen ausgegeben hat. Davon ist der Innsbrucker Flughafen bis heute weit entfernt.



Wir fordern
Nachtruhe
für die
Flughafen-
Anrainer!

Zum Schutz der Atmosphäre

An Föhntagen hinterläßt der Flugverkehr am zunächst klaren Himmel ein wirres Geflecht von Kondensstreifen, die sich zu einem milchigen Schleier ausdehnen können, das Sonnenlicht wird fahl: eine Folge auch des zunehmenden Touristik-Charter-Geschäftes. In der idealen Flughöhe um 8000 Meter Höhe werden so weltweit gewaltige Abgasmengen an die dort oben photochemisch besonders empfindliche Atmosphäre abgegeben. Luftfahrt- und Treibstofflobby erklären das als harmlos, absolut unschädlich und belanglos. Zu ebener Erde spielen wir indessen mit Solarmobil-

chen und Hackschnitzelheizung, um fossile Energieträger ersetzen zu können.

Man muß daher wieder einmal einige Fragen stellen: Wird endlich auch Flugbenzin mit Steuer und Ökoabgabe belegt? Ist es unzumutbar, daß Touristen in der Karibik et den Gegenwert einiger Drinks zugunsten eines Atmosphärenschuttfonds einzahlen zu lassen oder Reiseveranstalter (vor ihrer Pleite) zu solchen Abgaben zu veranlassen? Wo sind eigentlich die Umweltbewegten und Ökoapostel bei diesem Thema?

Di Dr. H. Grubinger
em. Prof. ETH Zürich

Aus der Wirtschaftszeitung „Die Presse“ vom 21.6.1997

Flugverkehr: Umweltschäden unterschätzt

Mehr Kostenwahrheit verlangen Experten des Berliner Umweltbundesamtes in einer Studie, die die Auswirkungen auf die Umwelt untersucht. Sie würden unterschätzt, heißt es.

BERLIN (milo). Maßnahmen auf internationaler Ebene verlangen Experten des deutschen Umweltbundesamtes (UBA) nach Veröffentlichung einer Studie über die Auswirkungen des Flugverkehrs. Die Expertise, die sich auf die Umstände in Deutschland bezieht, macht den Flugverkehr immerhin für ein Zehntel aller Kohlendioxid-Emissionen aus dem Verkehr verantwortlich. CO₂ verursacht zu mehr als der Hälfte für den Treibhauseffekt, die Erwärmung der Erdatmosphäre.

„Den Umweltauswirkungen des Flugverkehrs muß deutlich

mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden, als dies bisher der Fall gewesen ist“, erklärt Andreas Troge, Leiter des UBA Berlin. Troge verlangt insbesondere die Ausnahme von der Mineralölsteuer für Kerosin aufzuheben – und zwar auf internationaler Ebene, zumindest auf europäischer.

Das UBA hat erstmals eine neuartige Berechnung angestellt: Zur Bemessung sind erstmals nicht die Flüge über Deutschland herangezogen worden, sondern die Flüge aller Deutschen – nicht das „Territorial-“, sondern das „Inländerprinzip“ also. Demnach hat sich die Flugfreudigkeit der Deutschen seit 1980 verdreifacht und wird sich bis 2010 noch einmal verdoppeln. Die meisten Flugreisen entstünden durch den Tourismus: 60 Prozent aller Reisenden und 70 Prozent aller zurückgelegten Flugkilometer. Das UBA führt außer dem

CO₂-Ausstoß noch die Emissionen von Stickstoffoxiden, die maßgeblich zur Ozonbildung beitragen und in der oberen Troposphäre die Treibhauswirkung verstärken. In der Stratosphäre können die Emissionen schließlich zur Zerstörung der Ozonschicht beitragen. Zudem verweisen die Experten noch auf Wasserdampf, durch welche Kondensstreifen entstehen; diese wiederum beeinflussen ebenfalls den Strahlungshaushalt der Atmosphäre.

UBA-Chef Troge streicht zu guter Letzt heraus, daß pro Person und Kilometer die Schadstoffbelastung in Flugzeugen – verglichen mit Pkw und öffentlichen Verkehrsmitteln – am höchsten ist. „Ein Abbau der Subventionierung im Luftverkehr setzte klare Signale an den Verbraucher, damit dieser seine Reiseentscheidung an „ökologisch ehrlicheren Preisen“ richten kann.“

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: 27 24 64 oder 27 67 83 (Frau Auer)

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

„Die Presse“ vom 12.4.1996