

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens



Sicherheitsrisiko im Flugverkehr steigt

Der rasant zunehmende Flugverkehr, die Dumpingpreise, die zum Teil nur auf Kosten der Sicherheit möglich sind, bergen an sich schon eine immer größer werdende Gefahr in sich. Im Fernsehbericht vom 21.7.1998 (RTL 2 „Angst über den Wolken“) berichtete ein Pilot über gefährliche Urlaubsflüge. Zehn Prozent aller Maschinen haben schwere Mängel, bei den Ostmaschinen jede dritte. So hat zum Beispiel Boeing immer wieder Probleme. Laut Medienbericht vor wenigen Wochen mußten in den USA rund 1500 Boeing-Maschinen einer Inspektion unterzogen werden. Der jüngste Absturz einer Swissair-Maschine beweist, daß auch „sichere“ Fluglinien nicht unbedingt sicher sind. Über die Pannen bei Tyrolean Airways, aufgezeigt von einem Piloten, haben wir bereits in unserer Ausgabe Nr. 23, Juli/Sept. 1994, berichtet.

Auf der schwarzen Liste der Piloten (aus "Die Presse" vom 12.6.1998)

Salzburgs Flughafen hat Probleme mit den Stadtbergen, die beim Starten und beim Landen stören. Laut Mitteilung der "Sunday Times" ist der Salzburger Flughafen bei einem Kongreß der Vereinigung der Linien-Piloten in Montreal auf eine "schwarze Liste" gesetzt worden. Wie Innsbruck beurteilt wurde, war nicht zu erfahren. Niemand wird behaupten können, daß die Berge in Innsbruck niedriger sind als in Salzburg. Chefpilot Bohuslawizki der AUA: Die hohen Berge rundherum und die Steigleistung der Flugzeuge sind das Problem in Innsbruck. Zu unseren hohen Bergen kommt noch der häufige starke Föhn, der ein besonderes Sicherheitsrisiko darstellt.



„Runter kommen sie immer – Die verschwiegenen Risiken des Flugverkehrs“

Tim van Beveren, Campus Verlag,
4. aktualisierte Auflage, 311 Seiten, € 218,-

Die regelmäßigen größeren Flugzeugabstürze sind weder Zufall noch höhere Gewalt, sondern liegen meist im System begründet, wie der Autor nachweist. Einige Ursachen für unnötige und oft wissentlich in Kauf genommene Risiken im Flugverkehr arbeitet Tim van Beveren anhand von

mehreren spektakulären Abstürzen und deren Unfallanalysen heraus. Einer der ausführlich geschilderten Unglücksfälle ist übrigens der Absturz der Lauda Air-Maschine „Mozart“ – wobei Lauda Air nicht gut wegkommt.

Das Spektrum der Risikoquellen ist breit gefächert. Aufgrund des ruinösen Wettbewerbs in den USA sei teilweise eine Senkung der Sicherheitsstandards auf das vorgeschriebene Mindestmaß feststellbar. Vor einer ähnlichen Entwicklung in Europa warnt van Beveren. In den Nachfolgestaaten der Sowjetunion und in China seien die Sicherheitsstandards aufgrund der prekären finanziellen Situation der Fluggesellschaften katastrophal.

Ein zunehmend florierender und lukrativer Handel mit nachgebauten und widerrechtlich recycelten Flugzeugteilen, die mit gefälschten Echtheitszertifikaten in den Handel kommen, stelle ein wachsendes und von den Fluggesellschaften verharmlostes Sicherheitsproblem dar. Die Flugsiche-

rung habe zum Teil grobe Schwachstellen, die etwa in vielen afrikanischen Ländern abenteuerliche Formen annehmen. Und, von der Flugindustrie heftig bestritten, weil sich der Vorwurf ausgerechnet gegen ihre Vorzeigeprodukte richtet: Der Sicherheitsgewinn durch die neuesten Flugzeuge von Boeing und insbesondere Airbus ist, wie zum Teil letale Störfälle zeigen, zumindest fragwürdig. Diese Entwicklungen würden von Ingenieuren gesetzt, die meist selber keine Piloten sind. Sie setzen auf die Exaktheit der Computer und entwickeln Flugzeuge, die Piloten zu Hilfskräften an einem Arbeitsplatz machen, der teilweise elementare ergonomische Grundtatsachen mißachtet. Eine Haltung, die Airbus-Vorstandsmitglied Bernhard Ziegler in einem Interview selbstbewußt-überheblich formulierte: „Wir entwickeln moderne Flugzeuge, und die Piloten müssen lernen, damit umzugehen.“ Heino Caesar, langjähriger erste Sicherheitspilot der Lufthansa, stellt

dem die Erfahrung aus der Praxis gegenüber: „Solange die Wissenschaft nicht in der Lage ist, den Menschen im Cockpit völlig zu ersetzen, muß die Herstellerphilosophie eine andere sein: Ansprüche, Fähigkeiten und Begrenzungen des Menschen müssen die Standards setzen, nicht der technologische Fortschritt und der Ehrgeiz der Forscher oder Konstrukteure.“ Zwischen diesen beiden Standpunkten baut sich, wie van Beveren anschaulich schildert, ein fatales Konfliktpotential auf.

Ein gründlich recherchiertes Buch, das den Finger auf die wunden Punkte der Flugverkehrssicherheit legt und sich über weite Strecken wie ein Krimi liest.

Aus VCÖ-Zeitung,

Juli 1998

Dritte Lärmmeßstelle in Betrieb

Nach langwierigen und zähen Verhandlungen ist es den Anrainervertretern im FLUGHAFEN-UMWELT-FORUM gelungen, daß nunmehr eine dritte Lärmmeßstelle zur Erfassung des durch den Flugbetrieb am Innsbrucker Flughafen verursachten Lärms errichtet wurde. Nach Installierung der nötigen Software mit einem Korrelationsprogramm wird es möglich sein, alle Fluglärmereignisse zu registrieren. **Voraussetzung dafür ist aber, daß vom Flughafen, d.h. von Austro-Control, sämtliche Daten (Start, Landung, Fehlanflug, Durchstart, Umkehrschub, Probelauf, Flugzeugcheck, etc.) an das Amt für Umweltschutz des Landes Tirol, das wie bisher die Auswertungen durchführt, weitergeleitet werden.**

Im Jahre 1989 hatte der Tiroler Landtag die Aufstellung von fünf Dauermeßstationen beschlossen, realisiert wurden jedoch nur 2 Meßstellen. Die Hanglage blieb unberücksichtigt. Dabei muß klar festgestellt werden, daß die Lärmwerte natürlich beim Überflug der Ursulinenmeßstelle am höchsten sein müssen, was teilweise auch für Völs zutrifft. Bei diesen 2 Meßstellen kann jedoch nur ein Teil des erzeugten Lärms registriert werden. Flugzeuge, die eine dieser beiden Meßstellen bei Start oder Landung nicht überfliegen, scheinen dort nur zum geringen Teil auf. Das trifft auch für den Bodenschub, Probelauf, Flugzeugcheck etc. zu. Das Lärmbild in Hanglage ist ein ganz anderes: Hier treten zwar nicht so hohe Werte auf, dafür werden die Bewohner dieser Gebiete durch sämtliche Lärmereignisse, die durch den Flugbetrieb verursacht werden, beeinträchtigt. Aufgrund gewisser Umstände (z.B. Abschirmung durch Verbauung) kann diese Beeinträchtigung jedoch ganz unterschiedlich sein.

Als Anrainervertreter im FLUGHAFEN-UMWELT-FORUM sei es uns gestattet, nun neben der oft notwendigen Kritik auch einmal „Danke“ zu sagen und wir hoffen, daß dieser Dank von niemandem falsch verstanden wird, weil noch lange nicht alles „paletti“ ist.

Zunächst ein Dank an Land, Stadt und Flughafen für die Finanzierung der dritten Meßstelle.

Umwelt-Landesrätin Dr. Lichtenberger und Vizebürgermeister DI Sprenger haben sich für deren Errichtung massiv eingesetzt und manch interne Hürde bravourös genommen, hitzige Debatten nicht ausgeschlossen.

Der Landesvolksanwalt von Tirol, HR Dr. Tschiderer hat durch viele Gespräche ganz wesentlich dazu beigetragen, daß wir die dritte Meßstelle bekommen haben.

Das Amt für Umweltschutz der Tiroler Landesregierung unter HR Dr. Liebl hat mit DI Rinner einen ausgezeichneten Fachmann und beste Arbeit geleistet.

Ein Dank von uns allen gebührt aber auch der Hausgemeinschaft in der Karl-Innerebner-Straße, die der Errichtung der notwendigen technischen Vorrichtungen auf ihrem Hausdach zugestimmt hat, wofür sich auch der Hausverwalter, Herr Gossak, sehr bemüht hat.

Im Herbst wird die Arbeit des FLUGHAFEN-UMWELT-FORUMS fortgesetzt. Die vorliegenden Daten werden die notwendige Basis bilden für die sachliche und nachhaltige Verhandlung der dringend erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität der Flughafen-Nachbarn.

Hildegard Auer, Flughafen-Umwelt-Forum

Wir von der **Schutzgemeinschaft** schließen uns dem obigen Dank an. Danken möchten wir aber auch den Anrainervertretern, insbesondere unserer Frau Auer, die sich mit Zähigkeit und Ausdauer für die Errichtung der dritten Meßstelle eingesetzt hat. Wir haben jedoch die Befürchtung, daß die neue Meßstelle wieder nur eine Alibi-Einrichtung wird wie die bereits bestehenden. Die Meßstelle Ursulinschule hat seit Jahren Daten geliefert, die längst schon Konsequenzen erforderlich gemacht hätten. Doch die verantwortlichen Politiker in Stadt und Land stellten sich bis heute taub. Da werden in diesen Gremien oft Millionen zum Fenster hinausgeworfen. Auf unsere bescheidene Forderung nach Lärmschutzfenstern für besonders Betroffene, hat sich das leicht reizbare Gemüt des Herrn Bürgermeisters im Gemeinderat sehr erregt! Andere bescheidene Forderungen werden von ihm **gänzlich ignoriert!**

Politikergespräche - mit welchem Ergebnis?

Seit der Veröffentlichung der Mitgliederbefragung hat es diverse Gespräche mit Politikern gegeben. Nach Beendigung der Gesprächsrunden werden wir Ihnen genau darüber berichten. Auch wenn BM van Staa immer wieder behauptet, er hätte mit der Schutzgemeinschaft schon mehrere Gespräche geführt, so entspricht dies nicht der Wahrheit. **Er hast uns als Bürgermeister bis heute keinen Gesprächstermin gewährt.**

Ist Vizebürgermeister Sprenger gegen die Anrainer?

In Anspielung auf eine Umfrage der Schutzgemeinschaft führt VBM Eugen Sprenger aus, daß es den Bemühungen, das Einvernehmen zwischen Flughafen und Anrainer zu verbessern, nicht förderlich sei, wenn ein objektiv nachweisbarer Rückgang der Lärmbelastung so dargestellt werde, als würde sie sich verschlechtern. Grundsätzlich sei er aber mit der jetzt gepflogenen Zusammenarbeit sehr zufrieden.

Laut T.T. empörte sich VBM Sprenger bei einer Pressekonferenz im Juni, bei der die Inbetriebnahme der Lärmmeßstelle von Landesrätin Dr. Lichtenberger und HR Dr. Liebl vom Umweltamt der Landesregierung den Medien präsentiert wurde. über die Fragebogenaktion der Schutzgemeinschaft. Dürfen wir unsere Mitglieder nicht fragen, wodurch sie sich besonders gestört fühlen. Dürfen sich unsere Mitglieder nicht äußern, wenn diese Äußerung nicht im Sinne des Flughafens ausfällt? Mit seiner Aussage hat Herr Vizebürgermeister Sprenger (ÖVP) ein merkwürdiges Demokratieverständnis an den Tag gelegt. Es müßte ihm bekannt sein, daß in der Zeit der Niescher-Ära, in der er bereits Gemeinderat war, die Betriebszeit aufgrund von Beschlüssen der Stadtregierung zweimal ausgeweitet und auch der massiv kritisierte Triebwerksprüfstand errichtet wurde. Soll das die „nachweisbare Verbesserung der Lebensqualität“ bedeuten? Aus der Grafik hätte er erkennen müssen, daß neben den **lauten Flugzeugen** und dem **Sportflugverkehr** gerade die **Betriebszeit** als einer der größten Störfaktoren kritisiert wurde. Die Ausdehnung der Betriebszeit auf 6 - 23 Uhr war ein **Fehler**. Da es in erster Linie eine Entscheidung der Stadt ist, welche Betriebszeiten dem Innsbrucker Flughafen zugestanden werden, hätte VBM Sprenger die Möglichkeit, eine Betriebszeitenregelung im Interesse der Wohnbevölkerung zu veranlassen, auch für den Sportflugverkehr. Das wäre klüger, statt Kritik an den Bürgern zu üben.

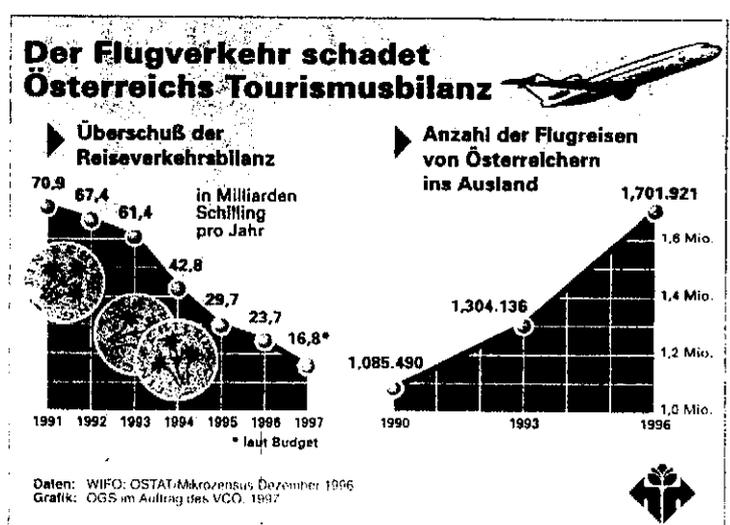
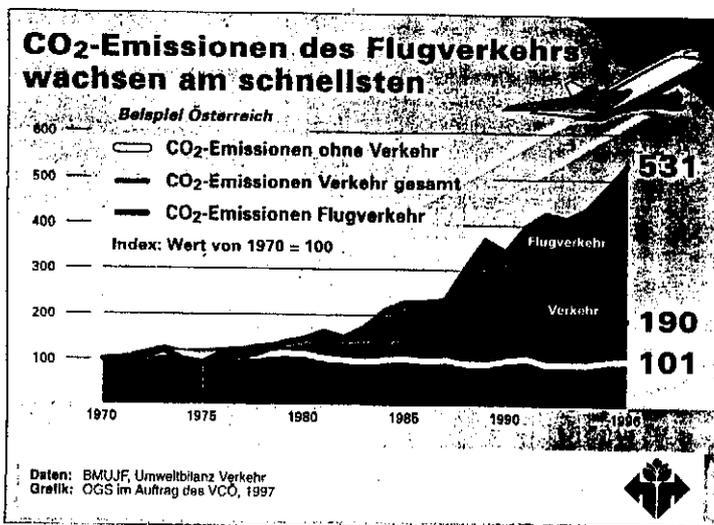
T.T. vom 26.6.1998

Innsbruck - eine Stadt der Bürgerproteste

Die in der T.T. vom 1./2. August 1998 so zahlreich angeführten Initiativen sind der beste Beweis dafür, daß in Innsbruck einiges schief läuft und die Bürger kein Vertrauen mehr zu den Politikern und Parteien haben. Man sollte nicht immer von Politikverdrossenheit sprechen, es besteht jedoch in großem Ausmaß eine Politiker- und Parteienverdrossenheit. Natürlich sind manche Entscheidungen nicht leicht und man wird es auch nie allen recht machen können. Bezeichnend ist jedoch, daß gewisse Lobbies ihre vorwiegend wirtschaftlichen Interessen immer durchsetzen, während Umweltschutz (= Schutz der Bürger!) fast immer auf der Strecke bleibt.

Vor kurzem beschwerte sich ein Bürger bei uns über den Fluglärm: „Innsbruck ist schon jetzt eine laute Stadt, weil der Auto- und LKW-Verkehr schon einen hohen Lärmpegel verursacht. ob zuhause (Reichenau) oder im Dienst (Innrain) ist man durch den Lärm aller Verkehrsmittel stark beeinträchtigt. Zum Wochenende flüchtet man in weniger beflogene Seitentäler, weil zuhause nur noch ein Aufenthalt im verschlossenen Zimmer möglich ist“. Er forderte wie viele andere Bürger dieser Stadt u.a. keine Flüge über das Stadtgebiet und für den **Bereich von Innsbruck ein totales Verbot für Freizeitflüge mit Propellerflugzeugen an Wochenenden - eine Forderung, die wir seit Jahren stellen!**

Maßnahmen gegen den ausufernden Flugverkehr eine Notwendigkeit



Kommt Kerosinbesteuerung?

Es liegt uns nun ein 13 Seiten langes Konzept der EU vor, welche Maßnahmen für den Flugverkehr vorgesehen sind, darunter auch die Kerosinbesteuerung. Dem Vorschlag ist zu entnehmen, daß die Mitgliedstaaten sehr wohl die Möglichkeit haben, für ihre Flughäfen spezielle Regelungen zu erlassen. Dieses Papier steht nun in den einzelnen Mitgliedsstaaten der EU zur Diskussion. Es wird sich zeigen, ob man sich endlich zu einer Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer durchringen kann.

"Nostalgiehubschrauber" und Flughafenleitung als Ärgernis

Ein Bürger schreibt uns mit der Bitte um Veröffentlichung: Am 24. Juni 1998 kreiste in der Zeit von ca. 13 Uhr bis 16 Uhr insgesamt ca. eineinviertel Stunden lang besagtes Luftgefährt über dem Raum Ellbögen. Mehrere Kaffeegäste, die wie ich am Land etwas Ruhe suchten, ärgerten sich darüber. Noch am selben Tag schrieb ich die Flughafenbetriebsleitung sehr höflich an, welche wichtige Aufgabe der Pilot zu erfüllen gehabt hätte. Bis heute, 20. August 1998, keine Antwort! (Ist auch eine Antwort). Daher müssen wir annehmen, daß auf Kosten der Bevölkerung Willkür herrschte und durch Nichtbeantworten ebenfalls herrscht.

Peter Zangerle, Innsbruck.

Ein nicht veröffentlichter Leserbrief an die T.T.

Betrifft: Antwort auf Leserbrief „Oldtimer-Flugzeuge am Flughafen werden zu Unrecht zum Problem hochstilisiert, von Siegfried Angerer, Flughafen Innsbruck, Besitzer der Corsair F 4-U 4/Bj. 1945

Als lärmgeschädigter Anrainer möchte ich zwei Argumente des stolzen Oldtimer-Besitzers im Leserbrief vom 30.5.98 relativieren. Das Argument, daß ja jedesmal Landegebühen von 1.600,- ATS bezahlt werden, könnte man logisch so verwenden, daß man dem Piloten jedesmal pro Landung eine Watsche herunterhaut. Die Wertschöpfung für die Gerichtsstrafe bliebe dann auch im Inland; und Oldtimer-Flüge sind ja jetzt schon Watschen für die Anrainer.

Was würde der Verursacher von nur ½ % der Flugbewegungen sagen, wenn ihm ein Anrainer ½ % auf sein Grundstück hineinbauen würde? Wenn das Maß voll ist, sind Oldtimer-Flüge Grenzverletzungen, wo jedes Milli-Prozent zählt.

Helmut Schönauer, Innsbruck.

Wie die EU unsere Steuergelder ver(sch)wendet

60 Millionen Ecu (= ca. 838 Millionen Schilling) für den Ausbau des Flughafens in Sofia/Bulgarien („Newsletter“, Amsterdam, Juni 1998)

80 Millionen Schilling werden für den weiteren Ausbau des Salzburger Flughafens aufgewendet. 10 Prozent davon zahlt die EU (Salzburger Nachrichten vom 7.8.1998)

Und zum Beispiel:

8 Millionen D-Mark (= 56 Millionen Schilling) für eine 4 km lange Straße auf den Seychellen, die keiner braucht! (Bild am Sonntag 21.6.1998).

usw. usw. usw.

Das nächste Sparpaket für uns Österreicher kommt bestimmt!

Liebe Mitglieder und Freunde der Schutzgemeinschaft!

Unsere Aktivitäten kosten uns nicht nur eine Menge Zeit, die wir **unentgeltlich** opfern, sondern auch Geld, insbesondere das Mitteilungsblatt, die steigenden Versandgebühren, Telefon usw. All jene, die ihren Mitgliedsbeitrag noch nicht bezahlt haben, werden ersucht, beiliegenden Zahlschein zu benützen. Unseren Dank all jenen, die ihren Beitrag bereits geleistet haben.

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

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

Tiroler Medien über den Innsbrucker Flughafen nicht informiert?

16 Salzburger Nachrichten

Samstag, 12. September 1998

Am Samstag ist die Hölle los

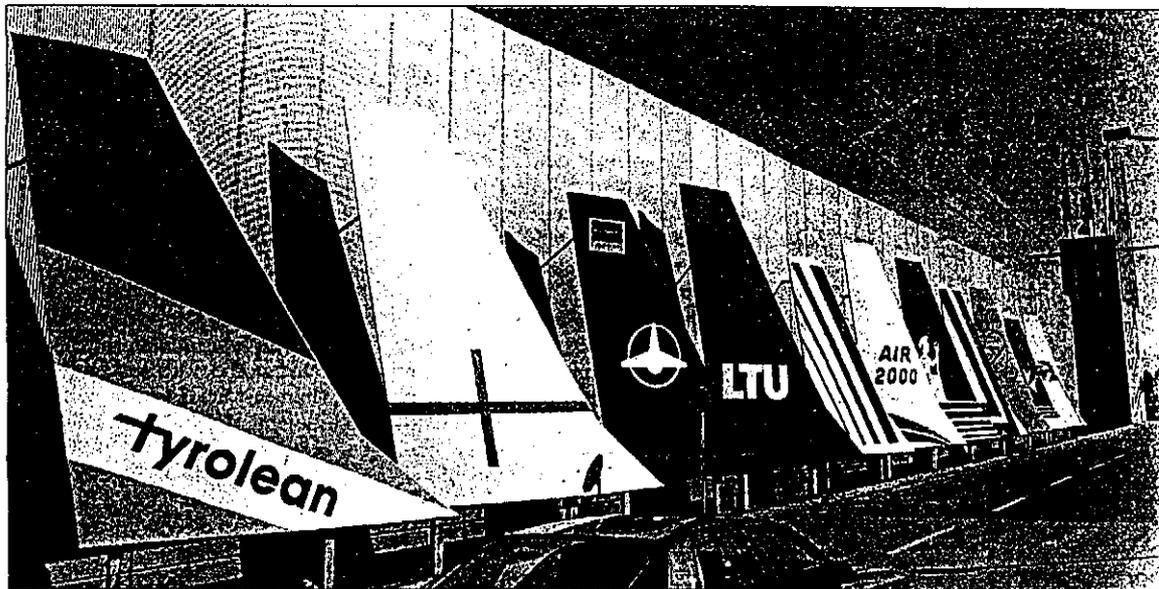
Mehr Wintersportler denn je fliegen kommenden Winter auf Österreich. Der Flughafen Salzburg erwartet beim Incoming ein Plus von zehn Prozent, Innsbruck meldet gar: Samstags ausgebucht.

Von Fred Fettner

„Der Innsbrucker Flughafen ist der einzige, der diesen Winter an Samstagen zu den Kernzeiten keine Slots mehr vergeben kann.“ Bei Innsbrucks Flughafendirektor Reinhold Falch mischt sich zum Stolz Unbehagen: Alle zehn Minuten ein An- und ein Abflug. Der erwartete zumindest zehnprozentige Zuwachs für den Winter 98/99 bedeutet, daß an einem der „heißen“ Chartersamstage 10.000 bis 11.000 Passagiere verkraftet werden müssen. Damit wäre bei Flugsicherung und Passagierkomfort das Limit erreicht. Obwohl bereits einige Anfragen für Samstagflüge abgelehnt werden mußten — etwa aus Polen — und die Fluglinien größere Maschinen einsetzen, sind die „Slots“ an Samstagen ausgebucht.

Damit hat sich innerhalb von kaum fünf Jahren die Situation komplett verändert. Damals mußte bei „Auslandstourneen“ in Skandinavien und England für Flüge nach Innsbruck geworben werden. Was Falch damals als Sisyphusarbeit erschien, hat sich nun ins Gegenteil verkehrt.

Der Zuwachs entspricht in keiner Weise der touristischen Entwicklung aus diesen Herkunftsmärkten: Die Ursache sind niedrige Flugpreise, die das Buspotential angeknabbert haben, und der Wunsch, möglichst nah am Urlaubsort zu landen. Statt des Franz-Josef-Strauss-Airports in München werden immer öfter Inns-



Für den Salzburger Flughafen spielt der Wintercharterverkehr eine wichtige Rolle.

Bild: SN/Andriško

bruck sowie Salzburg angefliegen.

Am stärksten ist der Flugverkehr an Wintersamstagen von den britischen Inseln, wo von jeder Großstadt Direktcharter nach Innsbruck angemeldet sind: Belfast, Birmingham, Bristol, Cardiff, Dublin, Edinburgh, Exceter, Leeds, Manchester, Newcastle, London Stansted und London Gatwick lauten die Herkunftsairstports. Weitere Charter kommen aus Skandinavien. Erstmals ist auch aus Israel eine Charterkette mit 250-sitzigen B 757 angesagt. Stark gestiegen ist das Interesse aus Rußland: Zwischen Innsbruck und Moskau fliegen wöchentlich je einmal Orelavia und Lauda Air.

Ebenfalls verstärkt kommen Gäste aus Deutschland per Flugzeug nach Innsbruck. Erstmals gibt es neben Düsseldorf, Hamburg und Berlin auch eine Charterverbindung aus Frankfurt (Aero Lloyd). Wobei diese Flüge Samstag von Frankfurt nach Innsbruck, Sonntag retour, nicht nur den Wintersportlern dienen, sondern den Charakter von Überstellflügen

haben. Ab Innsbruck geht's mit diesem Airbus nonstop auf die Kanarischen Inseln.

Was nicht zu ändern ist: Alle wollen nur an Samstagen abheben. Selbst aus Tel Aviv wollte man just am Sabbat kommen, diese Kette konnte vom Flughafenmanagement aber auf Freitag umdirigiert werden. Speziell aus Großbritannien, wo 1998/99 faktisch alle wichtigen Veranstalter Innsbruck anfliegen und Thomson's Holidays ganz stark auf den Markt drängt, ist der Druck enorm. Falch spricht sogar von Interventionen für Samstag-Slots. Die Ursache für das Samstag-Chaos liegt sowohl in den Urlaubsgewohnheiten der Herkunftsländer als auch am Samstag-Zimmerwechsel der heimischen Vermieter.

Eine Lücke im Tirolangebot bleiben die Kurzaufenthalte als London. „Gerade Winter-Shortbreaks boomen in England“, weiß Falch. Doch solange keine Linienflüge nach London zustande kommen, muß auf diese Kunden verzichtet werden.

Ein Problem, das nach der Einstel-

lung der Londonflüge von Lauda Air auch der Flughafen Salzburg zu spüren bekommen könnte. Denn auch am Wolfgang-Amadeus-Mozart-Airport spielt der Wintercharterverkehr eine bedeutende Rolle. An einen Wintersamstag werden in Salzburg bis zu 16.000 Passagiere abgefertigt über 70 Prozent sind dabei dem Incoming-Charter zuzurechnen. Für den Winter 98/99 wird mit einem zehnprozentigen Zuwachs auf diesen Sektor gerechnet.

Richard Schano, Pressesprecher des Flughafens, will aufgrund laufender Verhandlungen noch keine Details zu den Herkunftsmärkten beknappen. Insgesamt werden wie in Innsbruck die stärksten Zuwächse aus Großbritannien und Skandinavien erwartet. Nach jüngsten Rückfragen in Rußland ist trotz der Wirtschaftskrise der Wintercharterverkehr aus Moskau nicht in Gefahr. „Zum Wintersport fliegen offensichtlich nur jene Russen, die über ausreichend flüssiges Kapital in Dollars verfügen“, meint Schano.