



Verein

# Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen  
des Innsbrucker Flughafens

Nr. 40

Information 4/1998

Oktober - Dezember

## Unverschämt und grenzenlos

**Ausweitung der Betriebszeit für Jets beantragt**

**Auch Privatpiloten wollen erweiterte Betriebszeit**

**Errichtung eines Pistenvorfeldes im Westen - und was noch?**

Seit Jahren wurde die Betriebszeit in Salamtaktik immer mehr ausgeweitet. Wir haben erfahren, daß für Jets eine neuerliche Ausweitung der Betriebszeit beantragt wurde. Auch die Privatpiloten wollen nun eine Gleichstellung erwirken und ziehen laut T.T. vor Gericht. Dies veranlaßte uns am 11.11.98 zu folgender

### Presseaussendung

**Betrifft:** Artikel "Privatpiloten gehen vor Gericht"  
in der T.T. vom 10.11.1998

Die Schutzgemeinschaft hat bereits mehrmals vor den seit Jahren existierenden Ausnahmeregelung für die ursprünglich heimische Fluglinie Tyrolean Airways gewarnt. Der EU-Beitritt hat auch eine Liberalisierung des Flugverkehrs ausgelöst. Das bedeutet auch eine Gleichstellung aller in- und ausländischen Airlines, die die gleichen Ausnahmeregelungen für sich in Anspruch nehmen können. Wir wissen, daß es ein Bestreben gibt, die derzeit gültige Betriebszeit auch für Jets weiter auszudehnen. Der nun erfolgte Vorstoß der Privatflieger über eine Verlängerung der Betriebszeit paßt daher genau ins Bild und man kann davon ausgehen, daß hier eine bestimmte Strategie verfolgt wird. Die von den Privatpiloten angestrebte Gleichstellung zeigt, daß es sich um reines Gewinnstreben handelt, denn gerade das aufgezeigte Beispiel vom Transport der vier Schidamen bestätigt, daß solchen Flügen unter gar keinen Umständen eine Dringlichkeit zugesprochen werden kann.

Die Bewohner in den Zufahrtsstraßen zum Flughafen klagen sehr massiv über den Straßenverkehrslärm. Durch den vorgesehenen Bau eines Parkhauses mit weiteren 800 Stellplätzen wird sich dieser Zustand noch weiter verschlimmern. Auch aus diesem Grunde ist eine Rücknahme der Betriebszeit erforderlich. Die Innsbrucker Bürger haben restlos genug vom Verkehrslärm jeglicher Art!

Im Interesse der Anrainer und Betroffenen muß die Schutzgemeinschaft folgende Forderungen aufstellen:

**Die Stadt Innsbruck und das Land Tirol als Teilhaber des Flughafens mögen darauf hinwirken, daß endlich eine einheitliche Betriebszeit festgelegt wird. Medizinisch begründet müssen wir fordern, daß es keine Starts und Landungen vor 7 Uhr und nach 20 Uhr gibt, ausgenommen werden nur Noteinsätze und**

## **Leserbrief: Flughafen Innsbruck - leiser als eine Durchzugsstraße?**

In der TT. vom 2.12. erschien ein Artikel über den Flughafen Innsbruck, in dem von einem Salzburger Gutachter behauptet wird, er sei sogar noch leiser als eine Durchzugsstraße. Und er sei überhaupt noch leiser geworden seit Beginn der Messungen im Feber 1996.

Diese Nachricht mag die Aktionäre freuen, die lärmgeplagten Anrainer von Kranebitten bis Hötting-Ost, aber auch viele Innenstadtbewohner schütteln den Kopf und sagen: da kann doch etwas nicht stimmen !

Mit dem Hausverstand der Bewohner wird man auch schnell fündig: Die dritte Meßstelle, auf die sich der Gutachter bezieht, mißt erst seit diesem Juni, da sind also die "harten Monate" Dezember bis April noch gar nicht enthalten. Wenn man aber einen der leisesten Monate (Juni) mit dem lautesten Monat (Feber) gleichsetzt, dann kann man leicht vorgeben, der Flughafen sei noch leiser geworden. Zweckdienlich ist eine derartige Unsachlichkeit nicht und regt die geplagten Bewohner unnötig auf. Erst wenn die Messungen der "harten Monate" Dezember bis April" vorliegen, ist eine sachliche Aussage gerechtfertigt: sie wird mit Sicherheit ganz anders aussehen und den wahren Sachverhalt schwerer Belastung an den Wochenenden der genannten Monate darlegen.

Auch die Aussage des "Lärmpapstes", der durchschnittliche maximale Lärmpegel sei nur 76 Dezibel, ist eine typische statistische Irreführung: den Anrainer plagen nicht statistische Durchschnittswerte, die man mit leisen und kleineren Fluggeräten wie DH 8 und F 70 leicht statistisch herunterholen kann, sondern die Häufigkeit der Lärmspitzen, sowie die überlauten Auslaufmodelle der Chapter III-Generation wie MD 80 Serie oder A 310/313.

Es ist unbestritten, daß die Flughafen-Direktion intensiv bemüht ist, möglichst leise Fluggeräte wie Canadair oder A 320 hereinzuholen, und in gar nicht wenigen Bereichen mit Erfolg. Dafür soll der Flughafen-Direktion ausdrücklich der Dank ausgesprochen werden.

Genauso unbestritten ist es aber auch, daß der eingeschlagene Weg der Lärmreduktion konsequent eingeschlagen werden muß: Weg mit den Auslaufmodellen von "Lärmbombern", deutliche Entlastung der schlaf- und ruhegestörten Tagesrandzeiten, und schlußendlich eine Obergrenze, die die Häufigkeit der Lärmspitzen festlegt.

**Es ist fachlich auszuschließen, den Flughafen Innsbruck überhaupt mit einem anderen Flughafen in Europa zu vergleichen: Die Gebirgslage ergibt ganz einzigartige Lärmreflexionen, die den Menschen im gesamten Talbereich einhüllen. Daher ist der Vergleich mit einer Durchzugsstraße fachlich falsch.**

Dr.Martin Wartha, Geograph.Seminar, Pädag.Akademie Innsbruck, 3.12.1998

## **Kein Platz in der "Tiroler Tageszeitung" für sachliche Gegendarstellungen**

Die Zeitungskampagne des Flughafens in den letzten Wochen hat ihre Gründe: Der bevorstehende Wintercharter und der aktualisierte Masterplan. Daher muß man die Bevölkerung rechtzeitig einlullen. Es ist befremdend, daß die T.T. bisher nur in den seltensten Fällen bereit war, unsere Aussendungen zu veröffentlichen. So wurden trotz wiederholter Urgenzen - auch beim Chefredakteur - weder obiger Leserbrief noch unsere Presseaussendungen aber auch kritische Stellungnahmen von anderer Seite bis heute nicht veröffentlicht. Wir halten dies in einer Demokratie für äußerst bedenklich. Wenn Medien auf diese Weise - und noch dazu mit Millionen von Steuergeldern - Meinungsbildung und Stimmungsmache mittragen, dann muß ein besonderer Grund dahinterstecken.

## **Dauerschallpegel irrelevant**

Der Dauerschallpegel ist ein errechneter (gemittelter) Wert, der sowohl Lärmspitzen als auch Ruhezeiten beinhaltet. Es kann daher ein Dauerschallpegel niemals als Basis für eine gerechte Beurteilung der Fluglärmbelastung herangezogen werden. Hier zählen primär die Maximalpegel und die Häufigkeit der Lärmereignisse.

Wir wünschen dem "Lärmpapst" Ing. Jell heftige Zahnschmerzen. Diese kann er dann gemäß seiner Lärmberechnungen über das ganze Jahr "mitteln". Dann dürfte er ja keine Zahnschmerzen mehr empfinden - oder vielleicht doch? Übrigens - die bei früheren von Ing. Jell durchgeführten Lärmberechnungen "verschwundenen" Flugzeuge sind bis heute "verschollen" geblieben!

## **Masterplan kommt in den Gemeinderat**

Über Initiative von Frau GRin Mag. Uschi Schwarzl und StR. Mag. Gerhard Fritz von den Innsbrucker Grünen, die im Oktober 1998 den Masterplan des Innsbrucker Flughafens angefordert hatten, wurde bekannt, daß dieser derzeit aktualisiert wird und in der Dezember-Aufsichtsratssitzung beschlossen werden soll. Da der Masterplan des Innsbrucker Flughafens für die weitere Stadtentwicklung von großer Bedeutung ist, waren die Innsbrucker Grünen der Meinung, daß dieser nach Meinungsbildung des Aufsichtsrates, jedoch **vor Beschlußfassung** im

## **Setzt Flughafen Zusammenarbeit erneut aufs Spiel ?**

An dieser Stelle hätte ein Beitrag der Anrainervertreter erscheinen sollen. Aufgrund des TT-Artikels "Leiser als jede Durchzugsstraße" vom 2.12.1998, der 2 Tage nach der letzten Sitzung des Flughafen-Umwelt-Forums erschien, wurde er zurückgezogen. Auf unsere Anfrage hin erklärten die Anrainervertreter, daß sie sich übergangen fühlen und es gerade diese Vorgangsweise des Flughafens und tendenziöse Öffentlichkeitsarbeit ohne Einbeziehung des Flughafen-Umwelt-Forums ist, die sie an der Ernsthaftigkeit des Willens zur Zusammenarbeit zweifeln lassen.

Auch für uns ist die neuerliche Enttäuschung der Anrainervertreter gut nachvollziehbar, ging doch der Flughafen am 15.12.98 erneut mit zwei Artikeln in die Presse. Wie unseriös die Öffentlichkeit und ebenso die politischen Entscheidungsträger informiert werden, zeigt das Zahlenspiel mit den Flugbewegungen: Der lt. "TT"-Bericht "bescheidene Rahmen" von 1987 bis 1997 beträgt immerhin satte 25% Steigerung, wobei mit keinem Wort erwähnt wird, daß die Zahl der Privatflüge massiv eingebrochen ist, was de facto heißt, daß Linie und Charter mit den großen Flugzeugen, die für viele die Hauptbelastung darstellen, erheblich mehr zugenommen haben. Allein in den Jahren 1997 und 1998 beträgt die Steigerung trotz des Rückgangs der Privatflüge ca. 9% !

## **Erweiterung des Pistenvorfeldes - Innverlegung vorprogrammiert?**

Wir wissen längst, daß der Ausbau des Flughafens für immer größere Flugzeuge nicht abgeschlossen ist. Es war immer nur eine Frage der Zeit. Zum beabsichtigten Bau eines 200 m Vorfeldes in Richtung Westen (T.T. vom 15.12.98) laden wir alle Interessierten zu einem Lokalaugenschein ein, weil dann jedem klar wird, daß es nicht nur zu einer "Wegeverlegung", sondern zu einer "Inn-Verlegung" in Richtung Völs kommen muß. Unter dem Titel "Sicherheit" mit Halbwahrheiten die Bevölkerung für dumm verkaufen zu wollen ist zwar die altbekannte, aber äußerst bedenkliche Vorgangsweise. Wenn der Flughafen noch immer nicht sicher genug ist, dann ist er von den Behörden für große Flugzeugtypen **sofort zu sperren!**

**Der Masterplan wird wahrscheinlich noch eine Reihe weiterer "Überraschungen" enthalten. Nur: die Anliegen der Anrainer und Betroffenen sind kein Thema. Es ist höchste Zeit, daß die Bürger selbst aktiv werden, ehe es zu spät ist!**

## **Beetle-Präsentation: Der Himmel wurde zur Straße**

In zusätzlichen 100 Maschinen mit mindestens **200 zusätzlichen Flugbewegungen** in 3 Wochen wurden die Teilnehmer der Beetle-Präsentation nach Innsbruck geflogen, wobei nach unseren Informationen die Maschinen oft nur wenige Passagiere an Bord hatten. Diese verzichtbare Vielfliegerei hinterließ ihre markanten Spuren über dem Großraum von Innsbruck. Der Himmel wurde zur Straße. Ein Vergleich mit dem ausufernden Straßentransit drängte sich auf.

In einer Reihe von für den Innsbrucker Flughafen charakteristischen Artikeln wurde die Beetle-Präsentation hochgejubelt. Man sprach sogar von "**Herzeigebispiel für künftige Veranstaltungen**". Daß diese Veranstaltung aber eine immense Belastung für die Anrainer bedeutete, wurde mit keinem Wort erwähnt. Direktor Falch verkündete stolz: "Wir können auf unsere Erfahrungen an den Chartersamstagen im Winter zurückgreifen". Aber auch die Betroffenen können auf ihre Erfahrungen an solchen Tagen zurückgreifen, die jedoch von anderer Art sind! Man besitzt die Unverfrorenheit, vom Bürger zu verlangen, daß er stillschweigend alles erträgt, damit Flughafen und Wirtschaft Gewinne in Millionenhöhe einstecken können. Trotz dieser enormen Gewinne denkt man aber bis heute nicht daran, die Lebensqualität der Betroffenen durch Schallschutzmaßnahmen zumindest zeitweise zu verbessern.

## **Die Schlechtwettermacher am Werk**

Wir besitzen in unseren Unterlagen zahlreiche Artikel, aber auch mehrere Studien, die die Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs zum Inhalt haben. Es folgt hier nun eine kurze Zusammenfassung der Artikelserie "Die Schlechtwettermacher am Werk" von Sylvester Hawle:

### **Gefährliche Stickoxide**

Bereits um 1970 beobachtete der Direktor des meteorologischen Institutes von der Universität Wisconsin; Prof. Reid Bryson, die explosionsartige Ausbreitung des Düsenflugverkehrs mit Sorge um unser Klima. Von den damals, 1970, weltweit täglich in der Luft befindlichen 3000 Düsenflugzeugen war der größte Teil davon imstande, die Bewölkung (des am meisten überflogenen) Nordatlantiks um zehn Prozent zu vermehren. Zum Vergleich: Heute fliegen 2000 Flugzeuge allein an einem Tag über Österreich. Damit haben wir nun jene Flugzeugabgasmenge über unserem kleinen Land konzentriert, die bereits vor 27 Jahren imstande war, den riesigen Nordatlantik merkbar einzunebeln.

Gemäß einer Studie der US-Raumfahrtsbehörde NASA aus dem Jahr 1992 stammen nördlich 40 Grad 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 Bodenhöhe. Stickoxide in großen Höhen erzeugen Wolken!

Fortsetzung

## Ein Teufelskreis

Global wurden im Jahre 1989 212 Milliarden Liter Flugtreibstoff verbraucht. Das sind 13 % des Welttreibstoffverbrauchs. In den nächsten 12 bis 15 Jahren wird global mit einer Verdoppelung der Passagierkilometer gerechnet. Das bedeutet ca. 50% mehr Treibstoffverbrauch trotz sparsamerer Flugzeuge. Ein einziger Jumbo-Jet erzeugt heute im durchschnittlichen Flug etwa gleichviel Stickoxide wie 70.000 laufende Ölfeuerungen. Ein Grund für die gegenüber Ölfeuerungen 15-fachen Stickoxidmengen pro kg Treibstoff sind die hohen Verbrennungstemperaturen in den Flugzeugmotoren.

Wir nehmen am Flugverkehr in sehr viel höherem Ausmaß teil als wir glauben. Für die Tomaten aus Gran Canaria, die wir uns außerhalb der Saison leisten, haben wir damit gleichzeitig fünf Liter Kerosin mitverbraucht. Dafür hätten wir genausogut 30 Kilometer mit dem Auto an- und wieder abreisen können.

Diese z.T. schon lange bekannten, von Wissenschaftern berechneten und aufgezeigten Fakten und Erkenntnisse, die hier nur auszugsweise wiedergegeben werden können, scheinen den Medien "unbekannt" zu sein. Ohne Rücksicht auf die Lebensqualität auf dieser Erde läßt sich rein in Geld ausgedrückt für so manche Zeitung mehr daran verdienen, wenn die durch den Flugverkehr verursachten Schäden verschwiegen werden und statt dessen das Reisen per Fliegerei in großen Propagandabeilagen angepriesen wird. Wenn dann die vielen Flugzeuge den heimischen Himmel mit Kondensstreifen immer stärker vernebeln, so daß hier die Sonne immer seltener scheint, dann liest man erst recht in den Zeitungen die Propaganda für das Fliegen: "Alle flüchten in den warmen Süden", was die manipulierten Leute dann auch tun werden, so daß das Klima durch den zusätzlichen Fliegernebel erst recht noch mehr verschlechtert wird, was noch mehr Urlauber von daheim in die Ferne vertreibt usw. An diesem sich immer schneller drehenden Teufelskreis verdienen diejenigen, die ihn selber verursachen.

## Flugverkehr als Sabotagewirtschaft

- 1) Je mehr Flieger, desto mehr Nebel, feuchtkalt im Winter, schwül im Sommer
- 2) Daher weniger Sonne und selten blauer Himmel
- 3) Dadurch wird der heimische Urlaub (fast vorsätzlich?) uninteressant gemacht
- 4) Ganz raffiniert wird aus dem Schaden erst recht ein Geschäft gemacht und die Sonnentage im Flugreiseprospekt zum Kauf angeboten
- 5) Je mehr Urlaubsflüge, desto mehr Nebel usw.

Die Sabotagewirtschaft ist eine sich immer rascher ausbreitende Wirtschaftsform, die sich zum Ziel setzt, die Verkaufszahlen für unnötige und uninteressante oder minderwertige Güter durch ständige Qualitätseinbußen zu erhöhen. Noch schlechtere und kurzlebigere Produkte werden gebaut, um noch früher noch schlechtere Waren als Ersatz verkaufen zu können.

Das gleiche gilt für unser Klima: Je mehr die Fliegerei es schädigt, desto besser läuft das Geschäft, um unser Klima noch mehr zu schädigen.

Von Sylvester Hawle

### Anmerkung der Schutzgemeinschaft:

Die "Salzburger Nachrichten" vom 20.9.97 berichteten, daß das Bundesland Oberösterreich täglich von mehr als 760 Flugzeugen überflogen wird.

Die oberösterreichischen Bauern klagen massiv über Ernteeinbußen in der Landwirtschaft, weil der Himmel von Kondensstreifen dermaßen bedeckt ist, daß kaum noch Sonne durchkommt. Eine Bäuerin aus Oberösterreich hat bei einem Treffen der Bürgerinitiativen als Dokumentation unvorstellbare Fotos vorgelegt. Sie ging damit auch in die Ministerien. Auch dort Erstaunen bis Entsetzen, aber darüber hinaus - wie üblich - nichts!

---

## Liebe Mitglieder und Freunde der Schutzgemeinschaft!

Wir danken für alle eingelangten Mitgliedsbeiträge und Spenden im vergangenen Jahr. Sie ermöglichen uns damit, für Sie weiterzuarbeiten und finanzieren auch unser Mitteilungsblatt.

Wir sind ein überparteilicher Verein, der die Anliegen der betroffenen Bevölkerung vertritt. Unsere Arbeit im Vorstand ist unentgeltlich!

Trotz diverser Preiserhöhungen beträgt der Mitgliedsbeitrag pro Person und Jahr unverändert § 50,-. Sie erhalten dafür mindestens viermal im Jahr unser Mitteilungsblatt gratis zugeschickt. Für Spenden sind wir sehr dankbar!

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

**Kontaktadresse:** H. Raich, Karl-Innerebner-Str. 54, 6020 Innsbruck, Telefon : 27 24 64 oder Frau Auer, Telefon: 27 67 83

---

**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)