

Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens



Politische Unterstützung für den Masterplan

Der Entwicklungsplan für den Innsbrucker Flughafen wurde in zwei Gemeinderatssitzungen (Jänner und März) mehrere Stunden lang diskutiert. In der ersten Sitzung hat Flughafendirektor Falch den Masterplan den Politikern auf seine Weise vorgestellt. Seine Überzeugungsarbeit erfolgte mit einstudierte Beteuerungen und Beschwichtigungen, deren Wortlaut uns längst bekannt ist. Vertreter der Schutzgemeinschaft waren in beiden Sitzungen anwesend.

Nach endlosen Diskussionen bei der ersten Sitzung wurde dieser Punkt von der Tagesordnung abgesetzt. Die politischen Parteien waren aufgerufen, Stellungnahmen zum Masterplan an den Stadtsenat einzureichen. Auch unsere Schutzgemeinschaft hat eine aufklärende und kritische Stellungnahme zum Masterplan abgegeben.

Bei der zweiten Gemeinderatssitzung stellte nach mehrfachen Wortmeldungen aller Fraktionen StR Krulis (ÖVP) einen heiß umstrittenen Antrag zur Abstimmung: Von den im Hinblick auf die Stadtentwicklung einschränkenden Maßnahmen, die die Stadtplanung vorgeschlagen hatte, ist fast nichts mehr übrig geblieben. Es folgte eine lange Diskussion. Auf den Punkt gebracht hat es dann aber schlußendlich GR Stix vom Liberalen Forum in Vertretung von GR und Tyrolean-Pilot Hämmerle, der bereits am Beginn der Flughafendiskussion den Sitzungssaal verlassen hatte:

„Die Piste ist zu kurz. Die Piste muß für mehr größere Flugzeuge verlängert werden. Der Airbus u.a. kann beim Start nur halbvoll betankt werden“ (Gewichtsprobleme! Anm. der Red.).

Kritische Stimmen kamen von den Innsbrucker Grünen und StR und Aufsichtsrat Moser (SPÖ). GR Rainer, ebenfalls von der Stadt in den Aufsichtsrat entsandt, hat deshalb StR Moser aufgefordert, die Interessen des Flughafens zu vertreten.

Nach Meinung von Gemeinderätin Lamprechter (FPÖ) könnte die Piste „unendlich“ verlängert werden.

Für den Antrag von StR. Krulis ausgesprochen haben sich die ÖVP, die Bürgermeisterliste (LI), die SPÖ, die FPÖ und natürlich der Reisebürobesitzer Federspiel.

Dagegen: die Innsbrucker Grünen aber auch das Liberale Forum, weil für sie der Antrag „zuwenig weitgehend“ war.

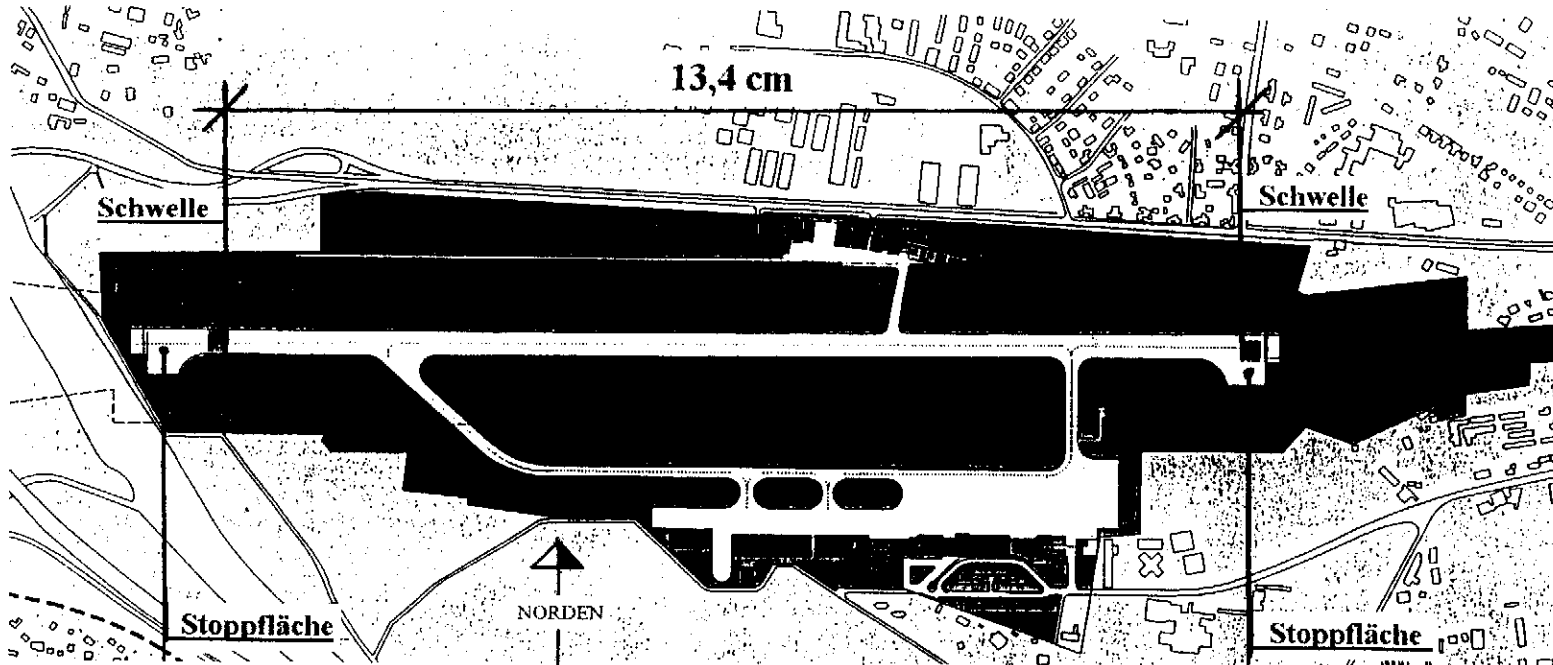
Bürgermeister van Staa vertritt nur Flughafeninteressen

Der Masterplan wurde im Gemeinderat für „dringlich“ erklärt und hätte bereits in der Gemeinderatssitzung vom Februar behandelt werden sollen. Da stand aber die Wahl und damit auch die Direktwahl des Bürgermeisters vor der Tür. Also wurde der Masterplan erst in der März-Sitzung auf die Tagesordnung gesetzt. Nur drei Tage nach der Landtagswahl trat unser „Meister“ in Sachen Masterplan an die Öffentlichkeit und tat u.a. kund, daß er sich für die Inn-Verlegung stark machen werde. Van Staa wörtlich: „Die Sache sorgte in Innsbruck für riesige Aufregung. Werdn tuats a politisches Hickhack erster Ordnung, des is eh klar, so wie die Autobahnabfahrt und dies und jenes. Es wird halt wieder so drei Bürgerinitiativen mehr geben, aber sie habn's g'sehn, i muaß mi net grad so bsonders fürchten vor die Bürgerinitiativen wenn i an die Direktwahl denk“. Na, Herr „Meister“ überheblich san ma grad net. Aber wo steht denn g'schriebn, daß alle, die für die Direktwahl g'stimmt habn, auch einen Van Staa g'wählt hätt'n?

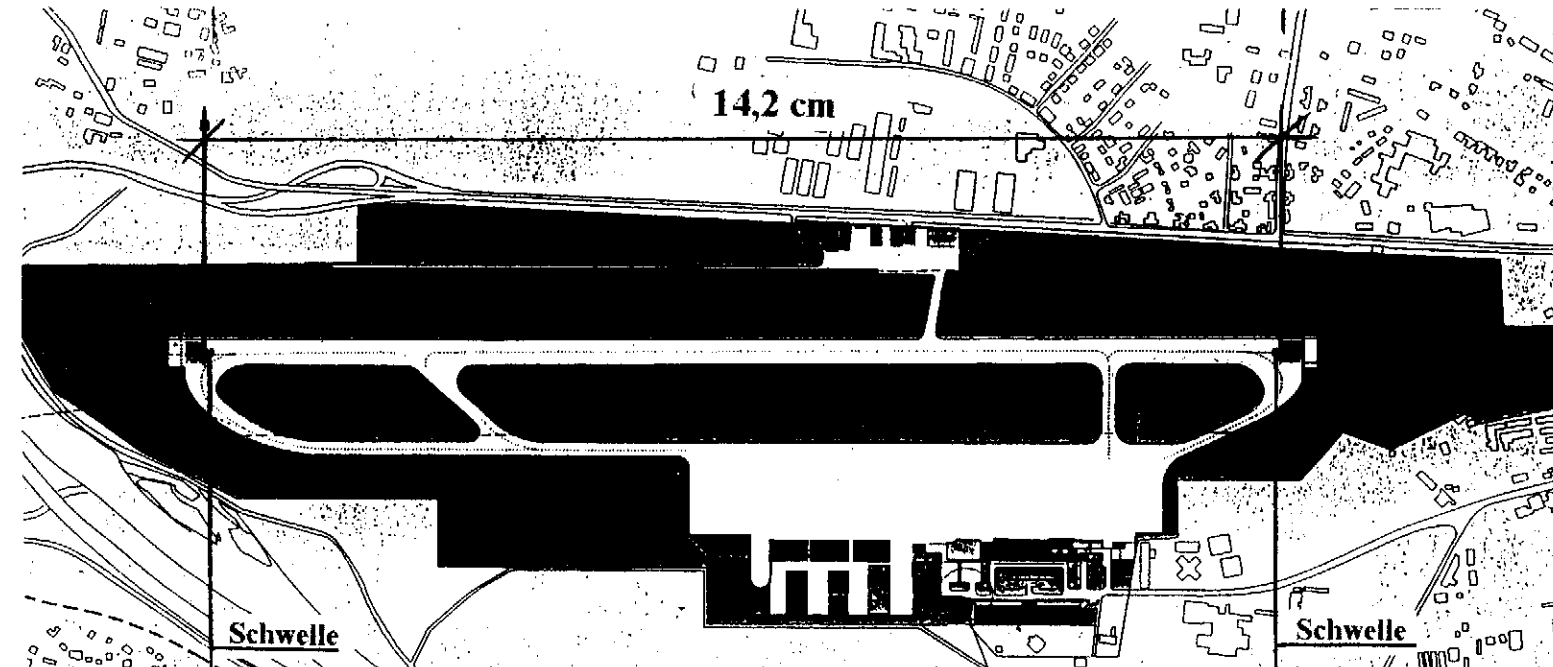
Die Piste

Die Flughafenleitung kann in der Öffentlichkeit nicht oft genug beteuern, daß die Piste nicht verlängert wird. Wir veröffentlichen hier die Pläne, damit sich unsere Leser selbst ein Bild machen können. Bitte vergleichen Sie die beiden Pläne im Bereich westliches Pistenende ganz genau.

Lageplan Bestand



Lageplan langfristige Planung



Die Schwelle ist der Anfang des für die Landung benützaren Teiles der Piste. Bei der „langfristigen Planung“ wurden diese Schwellen auseinandergezogen, indem man die Schwelle im Westen um mindestens 100 m in Richtung Völs verlegt hat. Man darf annehmen, daß das Luftfahrtministerium nach den erfolgten Ausbaumaßnahmen die Errichtung einer asphaltierten Stoppfläche vorschreiben wird, die dann ebenfalls in die Piste miteinbezogen werden kann, wie das auch schon bisher der Fall war. Wenn Flughafendirektor Falch eine schriftliche Garantie abgeben will, daß die Piste nicht verlängert wird, dann muß sich diese auch darauf beziehen, daß keine zusätzlichen asphaltierten Stoppflächen errichtet werden. BM van Staa sprach in der Gemeinderatssitzung von einer Eintragung im Grundbuch der Stadt. Wo und bei wem soll diese Eintragung erfolgen? Vielleicht irgendwo, wo sie auch problemlos wieder gelöscht werden kann? Oder wird der Flughafen bei sämtlichen Grundstückseigentümern, denen Parteistellung zukommt, eine Eintragung ins Grundbuch veranlassen? Schließlich haben alle Eigentümer ja auch **ungefragt** eine für sie nachteilige Eintragung ins Grundbuch bekommen, daß sich die Liegenschaft in der Sicherheitszone des Flughafens befindet.

Stadtplanung weit umsichtiger als Politiker

Wegen der Zunahme des Lärms und anderer Emissionen hat sich das Stadtplanungsamt eindeutig gegen die geplanten Zuwachsraten im Linien- und Charterflugverkehr ausgesprochen. Bezüglich Innverlegung hat das Stadtplanungsamt eine Umweltverträglichkeitsprüfung verlangt. Der Gemeinderat einschließlich des Umweltreferenten VBM Sprenger fand dies jedoch nicht für notwendig! Einzige Ausnahme: die Grünen. Die Stadtplanung verwies auf die Problematik, daß die vom Flughafen beabsichtigten Grundkäufe im Nord-Osten des Flughafengeländes (siehe Plan!) bereits seit langem als Bauland gewidmet sind. Außerdem hat die Stadtplanung kritisch darauf hingewiesen, daß eine **Verdreifachung des Straßenverkehrs** vom und zum Flughafen erfolgen wird und Lösungen vom Flughafen finanziert werden müßten. Von all dem war im Antrag von StR Krulis nichts enthalten. Er machte sich für einen raschen Kauf der Grundstücke stark, ehe diese verbaut werden und trat lediglich für eine „maßvolle“ (?) Steigerung ein - womit keine Grenzen gesetzt sind. War nicht schon bisher oft das „Maß voll“ bzw. übergelaufen? Der Antrag zeugt von ungeheurer Ignoranz. Die betroffene Bevölkerung ist und war nie ein Thema. Der Bürger wird am Wahltag nur als „Stimmvieh“ mißbraucht.

Klare Absage der Völser Bürgermeister zur Innverlegung

Obwohl das betroffene Areal auf Völser Gemeindegebiet liegt, wurde die Gemeinde Völs vom Flughafen in Sachen Innverlegung nicht kontaktiert. Überall dieselbe Unverfrorenheit! Hätten die Innsbrucker Grünen den Masterplan nicht angefordert und an die Öffentlichkeit gebracht, wäre dieser längst beschlossen worden. Man wird sehen, welchen Repressionen die Völser ausgesetzt werden! Schließlich leben wir ja in der „ältesten Festlanddemokratie“!

Die große Irreführung

Man spricht und schreibt in der Öffentlichkeit fast immer nur von 12.500 Flugbewegungen im Jahre 1997. Fallweise kann man vernehmen, daß es sich dabei um Linien- und Charterflüge handelt. Im Jahre 1997 **haben laut Austro Control (T.T. vom 15.12.1998) insgesamt 44.968 Flugbewegungen** stattgefunden. Man tut so, als ob die Allgemeine Luftfahrt nicht existiere und keinen Lärm verursachen würde! Durch diverse, nicht nachvollziehbare Zahlenspiele wird die Bevölkerung verwirrt und bewußt in die Irre geführt. Und die meisten Medien spielen - mit ganz wenigen Ausnahmen - mit.

STEIGERUNG DER FLUGBEWEGUNGEN UND PASSAGIERZAHLEN:

Passagierzahlen:

Prognose für 1997	324.000
Realität 1997	580.000
Prognose für 2014	1.280.000

= Steigerung von 1997 - 2014 = 120 %

Flugbewegungen:

(nur Linie und Charter!)

Prognose für 1997	7.730
Realität 1997	12.501
Prognose für 2014	19.500

= Steigerung von 1997 - 2014 = ca. 60 %

Es ist sehr zu bezweifeln, ob es bei den prognostizierten Zahlen für 2014 bleibt, wenn man die tatsächlichen Flugbewegungszahlen mit den prognostizierten Zahlen für 1997 vergleicht. Die von der Schutzgemeinschaft geforderte **zahlenmäßige Beschränkung**, (wie diese z.B. im Lärmkataster für Linz vorgesehen ist,) ist in den Antrag nicht eingeflossen und wurde in der Gemeinderatssitzung auch nicht behandelt. Mit diesem Antrag hat das Stadtparlament seine Schwäche gegenüber dem Flughafen geradezu manifestiert. Dieser hat somit wiederum freie Hand für seine künftige Entwicklung. Wozu hat sich dann der Gemeinderat überhaupt mit dem Masterplan befaßt? War es nur eine reine Alibihandlung?

„Erholungsgebiet“ an der Piste?

Da werden tolle Pläne gewälzt um ein Erholungsgebiet am Inn. Ein Erholungsgebiet mit massiver Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen in der „Sicherheitszone“? Wir erinnern an das Projekt von Dipl. Ing. Michael Prachensky „Freizeitpark Innauen“. In diesem Projekt war eine Verkürzung der Piste auf 1800 Meter vorgesehen, weil nach Meinung des Planerteams Innsbruck künftig nur von kleineren und lärmärmeren Flugzeugen angeflogen werden sollte. Nach den Intentionen der Politiker wird die Realität allerdings ganz anders aussehen.

Trinkwasser - 100 Millionen in den Sand gesetzt?

Aufgrund einer Vereinbarung zwischen Stadt und Flughafen darf die Trinkwassergewinnung und Grundwassersicherung im Flughafengelände die Entwicklung und den weiteren Ausbau des Flughafens nicht beeinträchtigen. Eine Anfrage der Innsbrucker Grünen bei den Kommunalbetrieben hat ergeben, daß dort bereits rund **100 Millionen** in die Trinkwassergewinnung und Grundwassersicherung investiert wurden. Alles für die Katz? Bürgermeister van Staa im Gemeinderat: „Wir kaufen das Wasser von den Hallern, das ist eh besser“.

Der „gläserne“ Flughafen blockiert das Flughafen-Umwelt-Forum

Stellungnahme des Flughafen-Umweltforums

Es stellt sich die Frage: Wie gläsern ist der Innsbrucker Flughafen wirklich? Wird hier nicht ständig ein Schlagwort mißbraucht, um die Öffentlichkeit zu beschwichtigen? Wir haben berechtigten Grund zu dieser Annahme, verweigert doch der Flughafen den Anrainervertretern die Diskussion des Masterplanes vor dessen Genehmigung durch den Flughafen-Aufsichtsrat. So wurde die für den 16.3.1999 anberaumte Sitzung des Flughafen-Umwelt-Forums über Veranlassung des Flughafens wieder abberaumt mit den Worten: „**Der Flughafen sieht sich grundsätzlich nicht in der Lage, das Thema Masterplan im Flughafen-Umwelt-Forum zu diskutieren, solange dieses nicht vom Aufsichtsrat der Flughafenbetriebsgesellschaft genehmigt wurde**“. Ein neuer Termin wurde bis Redaktionsschluß nicht in Aussicht gestellt.

Der Flughafen hat aber eine ganze Reihe von beschwichtigenden Artikeln bezüglich Masterplan in diversen Zeitungen veröffentlicht, es gab auch mehrere Radiointerviews gleichlautenden Inhalts. Schließlich hat sich der Innsbrucker Gemeinderat damit befaßt, wobei nach unseren Informationen aber nur 16 der insgesamt 66 Seiten des Masterplanes vorlagen.

Auch die Anrainervertreter haben trotz Anforderung den kompletten Masterplan bis heute nicht erhalten. Der Flughafen muß nämlich damit rechnen, daß wir mehr wissen wollen, als er bisher bereit war, in der Öffentlichkeit zu sagen, und daß wir klare Antworten verlangen. Die ewige Beteuerung: „Wir haben nichts zu verbergen“ ist hinlänglich bekannt, aufgrund diverser Vorkommnisse aber wenig glaubhaft. So hat sich der Flughafen z.B. zur Verlegung der westlichen Schwelle um rund 100 m nach Westen (eine Maßnahme im Zusammenhang mit der Innverlegung), wodurch der Landebereich um diese 100 m vergrößert wird, bis heute nicht geäußert. Die Gesamtzahl der Flugbewegungen am Innsbrucker Flughafen (45.000) kennen wir nur aus einem Zeitungsartikel, der Flughafen spricht immer nur von derzeit 12.500 und „vergißt“ sehr oft dazuzusagen, daß es sich hierbei nur um Linie und Charter handelt.

Ein Masterplan ist das Grundgerüst für die Entwicklung des Flughafens. Er ist auch mit den Anrainern zu diskutieren, sonst besteht bei den Betroffenen das berechtigte Gefühl, man wollte sich mit der Schaffung des Flughafen-Umwelt-Forums von seiten des Flughafens nur einen alles zudeckenden grünen Mantel zulegen.

Hildegard Auer, Flughafen-Umwelt-Forum

Die größten Kassierer in der EU

Fluglinie	Land	Subventionen in Mrd. S
Air Lingus	Irland	3,1
Air France	Frankreich	47,3 (seit 1992)
Iberia	Spanien	9,8
Olympic Airways	Griechenland	26,6
Sabena	Belgien	11,7 (seit 1991)
TAP Portugal	Portugal	5,6

Abb. 8 Subventionen für staatliche Fluglinien in der EU
(Summen aus: Verkehr & Umwelt 11/12/1994)

Flugverkehr besteht aber nicht nur aus Personenbeförderung: ¼ der Weltexportware geht durch die Luft auf die Reise. d. Lufthansa, der weltgrößte Luftfrachttransporteur, schiel jährlich 7 % mehr Güter um den Erdball.

Kerosin ist das mit Abstand billigste Mineralölprodukt: Liter kostete 1993 in der BDR rund 30 Pfennig (öS 2,10). Lediglich in Schweden gibt es eine emissionsbezogener Abgabe (im Inlandverkehr). Warum nicht in Österreich?