



---

## NR. 52      INFORMATION 4/2001

---

Verein

# Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen  
des Innsbrucker Flughafens

---

## Pistenvorfeld - wo bleibt die Wahrheit?

Nicht oft genug kann Flughafendirektor Falch in den Medien gebetsmühlenartig beteuern, daß eine Innverlegung notwendig und keine Alternative möglich ist. Die Medien können nicht oft genug seine Aussagen wiederholen, sind sie doch den wirtschaftlichen Interessen verpflichtet. Dessen ungeachtet entsprechen jedoch die Aussagen von Flughafendirektor Falch und in Folge auch der Politiker nicht der Wahrheit. Es mag aber auch an der Obersten Zivilluftfahrtbehörde (OZB) liegen. Vielleicht hat der zuständige Ministerialrat den englischen Originaltext der ICAO nicht richtig verstanden.

**Im Bescheid der Obersten Zivilluftfahrtbehörde an den Flughafen gibt es keine Vorschrift für die Innverlegung. Aber genau diese will Flughafendirektor Falch offensichtlich erzwingen, denn es ist gerade der Inn, der seine Ausbaupläne gemäß Masterplan verhindert. Wir haben bereits in unserem Mitteilungsblatt 2/1999 grafisch dargestellt, wie laut Flughafen-Masterplan der endgültige Ausbau aussehen soll. Der Aufsetzpunkt (Schwelle) wird um über 100 m nach Westen versetzt und aus den derzeit vorhandenen zwei Zu- bzw. Abfahrten vom Flughafengebäude zur Piste (Taxiways) sollen vier werden, was natürlich eine Kapazitätssteigerung ermöglicht. Dem Flughafen geht es auch nicht um die fehlenden 90 m für das Pistenvorfeld. Er will 240 m. Wenn dieses Areal im Besitz des Flughafens ist, kann die Piste jederzeit verlängert werden. Auch wenn das vielleicht erst der nächste Flughafendirektor durchführt.**

## Presseaussendung der Schutzgemeinschaft

Die zwei in Tirol am meisten gehörten und gelesenen Medien (ORF und T.T.) haben erkannt, daß es sich bei der Pistenvorfelderweiterung um ein brisantes Thema handelt. Sie haben nicht, wie die meisten anderen Tages- und Wochenzeitungen nur die Befürworter zu Wort kommen lassen, sondern sachlich richtig auch den Betroffenen Platz eingeräumt für ihre Bedenken und Kritik. Der Tenor war: Keiner der Betroffenen schenkt dem Flughafen noch Vertrauen nach all den im Laufe der Jahre gemachten Erfahrungen.

**Hier ein Auszug aus unserer Presseaussendung:**

Hinsichtlich der vom Flughafen angestrebten und durch nichts begründeten Maßnahme einer geplanten Verlängerung des Pistenvorfeldes am Westende der Landebahn und einer damit verbundenen möglichen Verlegung des Inn besteht, wie das von der Schutzgemeinschaft schon zum wiederholten Male eindeutig festgestellt wurde, **keine verpflichtende gesetzliche Grundlage - weder international noch national**. In der Verordnung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) steht, daß an beiden Enden der Piste ein Vorfeld von mindestens 150 m geschaffen werden sollte. **Wenn aus Gründen der örtlichen Gegebenheiten dies nicht möglich ist, hat lediglich eine Meldung an die ICAO zu erfolgen**. So lautet der Text im viel-zitierten Annex 14. Die Bevölkerung wird offensichtlich falsch informiert. In der angeführten Bestimmung der Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ist somit die Länge des Pistenvorfeldes keineswegs verpflichtend vorgeschrieben.

## **„Sicherheit“ ist ein Vorwand für den Ausbau**

Es ist davon auszugehen, daß bei der Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung die Folgen eines „overshoots“ (über die Piste hinausschießen) für Flugzeug und Passagiere genauso klar waren wie heute, die Sicherheit der Luftfahrt aber unzweifelhaft feststand, **sonst hätte die Zivilflugplatzbewilligung nicht erteilt werden dürfen**. Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde (OZB) hat diese Sicherheit auch immer wieder bestätigt!

Es ist immer nur von der „Sicherheit“ der Passagiere die Rede. **Von der Sicherheit der Wohnbevölkerung spricht keiner!** Immer mehr Flugverkehr bedeutet auch ein immer größeres Sicherheitsrisiko für die Wohnbevölkerung!

- Die Sicherheit der Luftfahrt umfaßt jedoch nicht nur die Sicherheit des Flugbetriebes an sich, sondern auch die Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde (Halbmayer/Wiesenwasser)
- Der An- und Abflug am Flughafen Innsbruck stellt eine eigene Problematik dar. Für Innsbruck werden sogar eigene Informationsveranstaltungen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde und Austro Control für die Airlines abgehalten (Aero International 11/2001)
- Die Unfallfolgen für Personen und Sachen auf der Erde hängen ganz wesentlich von der Größe und Belastung (Betankung) der Flugzeuge ab. Die Flugwege über Innsbruck führen bekanntlich über dichtbesiedeltes Gebiet.

**Eine Risikoanalyse für den Ist-Zustand und die künftige Entwicklung gibt es nach uns vorliegenden Informationen nicht. Die Berichte der ICAO zum Unfallrisiko, angeführt im ministeriellen Bescheid an den Flughafen, beziehen sich nicht nur auf den Abflug-, sondern genauso auf den Anflugbereich!**

**Es wäre also vordringliche Aufgabe der OZB, die sichere Benützung des Flughafens Innsbruck unter der gegebenen Siedlungsstruktur und geografischen Lage durch geeignete Auswahl von Flugzeugtypen, Beschränkungen der Flugbewegungen und der Zuladungen bescheidmäßig zu gewährleisten!**

Aufgrund einer parlamentarischen Anfrage von Dr. Lichtenberger von den Grünen im Zusammenhang mit dem Klagenfurter Flughafen, **betreffend Veräußerung der Bundesanteile an den Flughäfen**, antwortete unser Finanzminister an den Präsidenten des Nationalrates auf die Fragen 3 und 4 folgendermaßen:

***Diesbezüglich verweise ich auf die mit der Anteilsübertragung verbundenen Intentionen, durch die Schaffung einer neuen Eigentümerstruktur und dem daraus resultierenden verstärkten Engagement der betreffenden Bundesländer als künftige Mehrheitsgesellschafter neue Impulse für die Wirtschaft und den Fremdenverkehr (insbesondere im Bereich des Incoming-Chartertourismus) zu bewirken.***

**Somit ist bestätigt, was wir schon immer gesagt haben:**

**Wachstum ist das Ziel!**

**Die Nähe des Münchner Großflughafens rechtfertigt einen weiteren Ausbau des Innsbrucker Flughafens nicht!**

**Auch die Autobahn ist ein Luftfahrthindernis!**

Gemäß Politiker-Aussagen soll der Inn in einer der Länge von einem Kilometer an die Autobahn bei Völs verlegt werden. Es soll laut VBM Sprenger ein Auwald gepflanzt werden, damit sich dort Vogelpopulationen niederlassen können. Dadurch soll dieses Gebiet als Naherholungsgebiet für die Bürger aufgewertet werden. Ein Naherholungsgebiet mit Auwald und Vögeln in der Flugschneise? Es ist doch allgemein bekannt, daß Vögel zu den größten Gefahren für die Luftfahrt gehören. „Gepflanzt“ fühlen sich da nur die Bürger. **Dies umso mehr, als auch die Leitschiene und der Zaun der Autobahn im Verzeichnis der Sicherheitszonen-Verordnung von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde als Luftfahrthindernisse aufgelistet sind!** Wird man dann vielleicht als nächsten Schritt auch noch die Autobahn verlegen??

# Wo bleiben die Alternativen zur Innverlegung?

Flughafen und diverse Politiker tun so, als ob es keine Alternativen gäbe. Man kann

- entweder die Piste um 90 Meter verkürzen. Das bringt für die heimischen Linien und auch viele andere überhaupt keine Probleme und Innsbruck bleibt ein Regionalflughafen, oder
- ein Schotterbett errichten, oder
- alles belassen, wie es ist.

Letzteres ist durchaus möglich! Wir zitieren aus einem VGH-Bescheid aus dem Jahre 1977:

*„Die von einzelnen Grundstückseigentümern (einstige Besitzer der Gründe im östlichen Pistenvorfeld, Anmerkung der Redaktion) unter Hinweis auf den Innfluß im westlichen Anflugsektor vorgebrachten Einwendungen seien durch das Gutachten der Amtssachverständigen hinlänglich widerlegt. Einerseits sei die durch den Innfluß beeinträchtigte Hindernisfreiheit im westlichen Pistenvorfeld durch eine entsprechende Versetzung der Schwelle 08 kompensiert und andererseits sei gerade durch die damit verbundene Verkürzung der verfügbaren Landestrecke 08 bei Landungen aus westlicher Richtung eher mit einem Hinausrollen über das östliche Pistenvorfeld zu rechnen.....“*

**Ein Flughafen, der jedes Jahr Gewinne in Millionenhöhe erzielt, sollte nicht den „wirtschaftlichen Ruin“ ins Spiel bringen!**

## Fristerstreckung, Risikoanalyse und umfassende Information

Die Innverlegung spukt schon seit mehr als 10 Jahren durch die Medien, obwohl sie bis heute nicht zwingend vorgeschrieben ist. Das Ministerium selbst hatte offensichtlich keine Eile. Für den Bürgermeister von Innsbruck ist sie, gemäß seiner eigenen Aussage in einer Gemeinderatssitzung, die „ultima ratio“, d.h. wenn es keine andere Möglichkeit gibt. Wenn der Flughafen jetzt nicht die Möglichkeit eines Ansuchens auf Fristerstreckung ergreift, ist davon auszugehen, daß er selbst den Bescheid beim Ministerium angefordert hat. **Ohne Anhörung auch der Betroffenen und umfassende, sachliche Information, vor allem der Politiker, ist ein ehrlicher Umgang nicht gegeben.**

**Gleichzeitig sind auch eine Risikoanalyse und eine Sozialverträglichkeitsprüfung durchzuführen.**

## Innverlegung: Wer soll das bezahlen?

Dazu gibt es eine klare Antwort. In einer Gemeinderatssitzung im Frühjahr, als über die Innverlegung diskutiert wurde, erklärte Gemeinderat, Flughafenaufsichtsrat und Flughafen-Rechtsanwalt Dr. Rainer: **Der Flughafen zahlt nichts!** Na also, die „dummen“ Steuerzahlen dürfen sich auch noch den vermehrten Lärm selbst finanzieren, der durch den weiteren Ausbau des Flughafens und die geplante Frequenzsteigerung von 60 Prozent zu erwarten ist. Doch ziemlich unverfroren, oder?

## Berufung - gewonnen!

Es spricht schon für sich, daß gerade im Umgang mit Luftfahrtbehörden Betroffene gezwungen sind, Verfahren - auch gerichtliche - einzuleiten, um zu ihrem Recht zu kommen. So hat auch unser Dachverband, Österreich Plattform Fluglärm“, für Betroffene gegen die Niederösterreichische Luftfahrtbehörde mit einer Anfrage nach dem Umweltinformationsgesetzes (UIG) Berufung erhoben. Grund war die Mißachtung des Antrages auf Übermittlung eines Flugplatzbescheides, Fristversäumnis usw. Erkenntnis daraus:

**Auch luftfahrtrechtliche Genehmigungsbescheide sind Umweltdaten, sie unterliegen dem Umweltinformationsgesetz und sind auf entsprechendes Ansuchen in Kopie zu übergeben. Flugplatzbescheide sind also über das UIG zu bekommen!** Wir erinnern daran, daß Anrainern des Innsbrucker Flughafens die Aushändigung der Genehmigungsbescheide von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde abgelehnt wurde!

## Flughafen Graz: Parteistellung der Liegenschaftseigentümer?

Auch beim Grazer Flughafen bestehen ähnliche Ausbaupläne wie in Innsbruck. Aus diesem Anlaß wurden die Bürger per Edikt - veröffentlicht in den Zeitungen - zur Verhandlung geladen. Wir erwarten für Innsbruck die gleiche Vorgangsweise.

## Nachtruhe ist Menschenrecht!

Britische Bürger hatten den Flughafen Heathrow verklagt und ihr Recht auf Nachtruhe eingefordert. Wir geben hier eine kurze Zusammenfassung einer Entscheidung des **Europäischen Gerichtshofes**, betreffend **Fluglärm** in der Nacht, wieder:

Besonders darauf hinzuweisen ist, daß

- der Gerichtshof festgestellt hat, daß der bloße Verweis auf das wirtschaftliche Wohlergehen eines Landes nicht schwerer wiegt, als die Rechte anderer, bzw. erklärt hat,
- daß zwar die durchschnittliche Lärmerzeugung pro Flugbewegung seit 1993 geringer geworden ist, das Ausmaß der Lärmbelästigung durch die gestiegene Anzahl der Flugbewegungen für die Betroffenen jedoch größer geworden ist.

Die Bedeutung dieser Entscheidung betrifft künftige Genehmigungsverfahren. **Die erforderliche Abwägung von wirtschaftlichen Interessen und Menschenrechten kann künftig in jedes Verfahren eingebracht werden. Die Nichteinhaltung der Nachtruhe ist eine Verletzung der Menschenrechte!**

## Stadt Innsbruck zahlt Millionen für Air Alps

In der letzten Gemeinderatssitzung (Budget-Sitzung) wurde für das Jahr 2002 eine Transferzahlung an die Fluglinie Air Alps in der Höhe von **2 Millionen** beschlossen. Vielleicht ist das **auch** eine „Sicherheitsmaßnahme“, damit marode Unternehmen mit Sicherheit überleben?

## Trainingsflüge und Umgebungslärm

Am Nachmittag des 4.12.2001 hat die Fluglinie JMC mit der Boeing 757 Checkflüge (insgesamt 32) durchgeführt. Dabei wurden nur die Starts und Landungen registriert, es gab aber gleich viele Durchstarts mit entsprechender Lärmentwicklung, die von Austro Control nicht registriert wurden, daher ohne entsprechende Information an das Amt der Tir.Landesregierung dem Umgebungslärm und nicht dem Fluglärm zugerechnet würden. Das ist ein Verfälschen der Tatsachen in doppelter Hinsicht, weil einerseits damit der Umgebungs-lärm steigt und andererseits die Flugbewegungszahlen geringer aufscheinen als tatsächlich stattfinden. Das ist nur wieder ein Beispiel, wie falsche Daten entstehen!

## Dank an die „Grünen“

Es ist uns ein Bedürfnis, uns für den Einsatz der „Grünen“, insbesondere von **StRin Schwarzl**, zu bedanken. Es gibt keinen (Stadt)politiker, der so umfassend informiert ist, wie Frau Schwarzl. Die meisten beten das nach, was der Flughafen predigt, ohne Überprüfung dieser Aussagen. Eine sachliche und kritische Haltung nimmt außer den „Grünen“ nur die **SPÖ** ein.

---

## In eigener Sache

Leider müssen wir uns bald von unserem Schilling verabschieden. Wir haben daher Zahlscheine für **Euro-Überweisungen** bzw. Einzahlungen beigelegt. Um diverse Preiserhöhungen abzufangen, haben wir den **Mitgliedsbeitrag pro Person und Jahr auf 7 Euro (ATS 96,32)** und für **Familienmitglieder auf 2 Euro (ATS 27,52)** festgesetzt und bitten um Verständnis für diese Maßnahme.

---

Impressum: Herausgeber und Medieninhaber: Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens.

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

Kontaktadresse: W. Winkler, A-6020 Innsbruck, Hörtnaglstraße 1, E-Mail: w.winkler@tirol.com

Kontakttelefon: H. Auer, 0512/935338, E-Mail: h.auer@chello.at