

Verein

Schutzgemeinschaft

**zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens**

Der Landesumweltanwalt lädt ein

Die Wirtschaft ist gnadenlos geworden! Die Konflikte zwischen Projektbetreibern und Bevölkerung nehmen immer mehr zu. Während es den Projektbetreibern um die „Wirtschaftlichkeit“, d.h. um finanzielle Gewinne geht, verliert die betroffene Bevölkerung immer mehr an Lebensqualität: Erhebliche Belästigungen im gesamten Bereich des täglichen Lebens, Beeinträchtigungen der Gesundheit und drohender Wertverlust bei Immobilien sind die Folgen. Das führt unweigerlich zu Konflikten. Eine Möglichkeit, solche Konflikte zu lösen bietet die „Mediation“.

Was ist Mediation?

Mediation ist ein Konfliktregelungsprozeß, der in den USA entwickelt wurde. Wesentliche Voraussetzung sind gegenseitiger Respekt der Beteiligten, Anerkennung der jeweiligen Bedürfnisse und der Wille zum Erarbeiten gemeinsamer Lösungen. Man spricht von einer „win-win“-Situation: Es gibt keinen Verlierer.

Im Winter 2000/2001, nach einer fast halbjährigen Vorbereitungsphase, startete mit dem „Mediationsverfahren Flughafen Wien“ das bisher umfangreichste derartige Verfahren in Österreich. Fünfzig Verfahrensparteien arbeiten an einvernehmlichen Lösungen.

Aufgrund zunehmender Konflikte auch in Tirol – z.B. rund um den Flugbetrieb in Innsbruck - lädt der Landesumweltanwalt von Tirol, DI Sigbert Riccabona, zu einer Information- und Diskussionsveranstaltung:

MEDIATION – ein modernes Instrument zum konstruktiven Umgang mit Konflikten:

Ein geeignetes Modell für die FLUGHAFENDISKUSSION in Innsbruck ?

Donnerstag, 7.März 2002 / 17.30 Uhr

Großer Landhaussaal / Altes Landhaus

6020 Innsbruck

Am Podium: Univ.Prof.Dr.Horst Zilleßen (Mediationsleitung Wien-Schwechat), Mag.Brigitta Pongratz (Flughafen Wien), Susanne Rynesch (Dachverband Fluglärm), Richard Gebert (BM Schwadorf, LA), Mag. Barbara Soder (Verwaltungsjuristin und Mediatorin IbK.)

Moderation: Dr. Anton Hütter

Falch: "Deshalb ist die Innverlegung die einzige Alternative"

Die "Todesfalle Inndamm"

Flughafendirektor Falch hat in der "TT" vom 31. 1.2002 von der "Todesfalle Inndamm" gesprochen. Jahrzehntlang wurde der Innsbrucker Flughafen von allen Seiten, insbesondere auch von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde für sicher erklärt. Diesbezügliche Schreiben liegen uns vor. Jetzt, da man den weiteren Ausbau mit allen Mitteln durchsetzen will, spricht man plötzlich von der "Todesfalle Inndamm". Eine großartige "Werbung" für den Innsbrucker Flughafen!

Diese angebliche "Todesfalle" hat die Oberste Zivilluftfahrtbehörde sehenden Auges genehmigt. Wenn der Inndamm ein abnormes Risiko darstellen würde, wäre die Flugplatzbewilligung ungültig und müsste augenblicklich widerrufen werden. Hier wird in unverantwortlicher Weise mit Ängsten, drohenden Schuldzuweisungen und unrichtigen Informationen gespielt, anstatt die tatsächlichen Interessen des Flughafens offen zulegen und einer Diskussion zuzuführen.

Weit übers Ziel geschossen hat die Flughafenleitung auch mit dem Bericht im Stadtblatt vom 2. Jänner 2002: "Sicherheitszone für den Flughafen wichtig!". Weil in Sarajewo ein Flugzeug über die Piste hinausgerollt ist, wird in Innsbruck die Verlängerung des Pistenvorfeldes verlangt.

Der Flughafen treibt ein gefährliches Spiel mit dem Argument "Sicherheit".

Und die andere Richtung?

Im Bezug auf den geplanten Sicherheitsstreifen des Innsbrucker Flughafens wird wieder einmal polemisiert („Todesfalle Inndamm“), was die Triebwerke der TFG-Lobby hergeben. Ja, es kann fatal enden, wenn eine Maschine bei einem Bremsdefekt, einem Startabbruch Richtung Westen oder einem Fehlanflug aus Westen mit dem Inndamm kollidiert. Viel fataler jedoch wären die Folgen in umgekehrter Richtung, wenn – zumal bei noch höherem Abfluggewicht – Maschinen über das östliche Bahndende schlittern. Ob der dort bestehende Sicherheitsstreifen ausreicht, wage ich ernstlich zu bezweifeln.

71 10.3.03 LEO SCHEYDA

Der Verfasser des nebenstehenden Artikels ist Pilot und daher Experte. Auch er findet die "Todesfalle Inndamm" weit übertrieben. Er zeigt aber auch auf, was wir schon vor Jahrzehnten in unserem Mitteilungsblatt aufgegriffen und planlich dargestellt haben. Der Sicherheitsstreifen müsste nach internationalen Richtlinien viel weiter Richtung Stadt reichen, davon spricht aber keiner. Sonst ginge nichts mehr.

Die Probleme kommen vor allem daher, dass der Innsbrucker Flughafen als Regionalflughafen konzipiert und von seiner Lage her für Großflugzeuge gänzlich ungeeignet ist. Die Rede ist immer nur von der Sicherheit der Passagiere, die Wohnbevölkerung hat für den Flughafen, die meisten Lokalpolitiker und auch das Ministerium überhaupt keine Bedeutung.

Wir wiederholen daher nochmals: Es ist die Aufgabe der Obersten Zivilluftfahrtbehörde, die sichere Benützung des Innsbrucker Flughafens unter der gegebenen Siedlungsstruktur und geographischen Lage durch geeignete Auswahl von Flugzeugtypen, zahlenmäßige Beschränkung der Flugbewegungen und der Zuladung bescheidmäßig zu gewährleisten.

Open Sky: Freie Fahrt am freien Himmel – der Transitverkehr in der Luft

Im Zuge der Liberalisierung laufen in der EU Besprechungen und Verhandlungen, den Luftraum für alle gleichermaßen zu öffnen. Dabei soll dem militärischen Flugverkehr die gleiche Stellung wie dem zivilen eingeräumt werden. Was kommt da auf uns zu? Mit Sicherheit ein steigendes Konfliktpotential. Ein Konfliktregelungsprozeß wird unerlässlich sein. **Daher wichtig:**

IHRE TEILNAHME AN DER MEDIATIONSVERANSTALTUNG

Am 7. 3. 2002/ 17,30 Uhr im Alten Landhaus

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