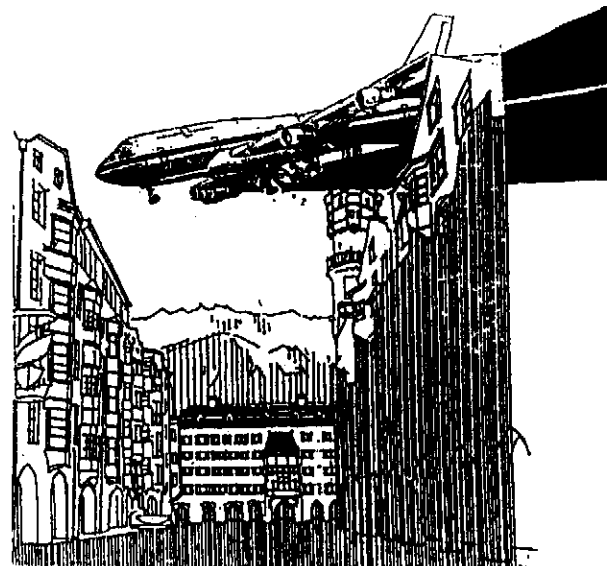


Verein

Schutzgemeinschaft

**zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens**



Frau Bürgermeisterin in Völs auf „Betteltour“

Es wirkt schon ziemlich peinlich bis blamabel, wenn unsere Frau Bürgermeisterin zwecks Innverlegung zum Völser Gemeinderat „betteln“ geht und als Köder den Bau einer Fuß- und Radwegbrücke nach Völs verspricht! Mit Innsbrucker Steuergeldern – versteht sich! Die Völser Gemeinderäte wissen aber längst, was gespielt wird und blieben hart. Der ebenfalls anwesende Innsbrucker Gemeinderat, Flughafen-Aufsichtsrat und Rechtsanwalt Dr. Rainer sah die Möglichkeit, per Vertrag festzuhalten, dass es zu keiner Pistenverlängerung kommt. Auch Flughafendirektor Falch meinte, dass er sich ein einklagbares Vertragswerk gut vorstellen kann, zumal er das „schon früher angeregt habe“! Wenn er diese Forderung der Schutzgemeinschaft nun als „seine Anregung“ verkauft, so stört uns das nicht. Schließlich ist es ja verständlich, dass alle „ihr Gesicht wahren“ wollen!

Schutzgemeinschaft fordert mehr Sicherheit!

Nachfolgend unsere Aussendung vom 8.11.2004 an die Tiroler Tageszeitung, gekürzt veröffentlicht am 12.11.2004:

Bereits im Mai dieses Jahres hat die mündliche Verhandlung zum Ediktverfahren, betreffend Erweiterung der Sicherheitszone am Flughafen Innsbruck, stattgefunden

Der Bescheid der Obersten Zivilluftfahrtbehörde für die Flughafenerweiterung wurde offensichtlich auf Grund der stichhaltigen Argumente der Einspruchsberechtigten bis heute nicht erlassen. Daher beabsichtigt die Flughafenleitung nun eine grundbücherliche Sicherstellung zu Gunsten der Gemeinde Völs, dass die erweiterte Sicherheitszone nicht zum Zwecke einer Pistenverlängerung verwendet wird. **Das genügt der Schutzgemeinschaft keineswegs.** Eine solche Eintragung, die von uns schon seit Jahren gefordert wurde, **muss allen Bewohnern in der Sicherheitszone angeboten werden.** Nur auf diese Weise ist der Schutz für die Betroffenen gewährleistet. **Das kann aber nur ein erster Schritt sein.**

Wir haben wiederholt ein Mediationsverfahren gefordert, um gemeinsam mit dem Flughafen und Politik die künftige Entwicklung festzulegen. Die Flughafenleitung hat dies jedoch strikt abgelehnt. Die Vertrauensbasis ist auf Grund irreführender Veröffentlichungen und Behauptungen längst verloren gegangen. Das heutige unbefriedigende Verhältnis zwischen den betroffenen Anrainern und Flughafen hat sich daher der Flughafen selbst zuzuschreiben. Wir weisen nochmals darauf hin, dass für ein erweitertes Pistenvorfeld, trotz gegenteiliger Behauptung des Flughafens, keine Verpflichtung besteht, sondern lediglich eine Empfehlung darstellt.

Es muss endlich ein Umdenken erfolgen. Die Anliegen der betroffenen Bevölkerung müssen ernst genommen werden und Berücksichtigung in der Flughafenentwicklung finden. In diesem ohnedies schwer belasteten Inntal mit der winterlichen Smogdecke, besonders über dem Raum Innsbruck, und dem oft unerträglichen Lärm, **müssen dem Flugverkehr Grenzen gesetzt werden.** Sonst wird es uns so ergehen wie beim Transitverkehr. Eine solche Entwicklung zeichnet sich bereits ab. Dass ein latentes Sicherheitsrisiko für die Bewohner besteht, zeigen auch die Übungen mit Feuerwehr und Rettung für den Fall eines Flugzeugabsturzes.

Wenn Politiker in Stadt und Land an das „Verantwortungsbewußtsein“ der Völser appellieren, dann fragen wir uns, wo das Verantwortungsbewußtsein dieser Politiker der Bevölkerung gegenüber im Sanierungsgebiet Inntalfurche/Innsbrucker Becken liegt. Die Gesundheit, Leben und Eigentum der Bewohner sind für sie offensichtlich kein Thema. Wir fordern einmal mehr **alle** für Innsbruck verantwortlichen Politiker auf, sich mehr für die Interessen der in unserer Stadt recht zahlreich Betroffenen einzusetzen und sich ein Beispiel an der Gemeinde Völs zu nehmen.

Urgenz im Verkehrsministerium

Unser Rechtsanwalt Dr. Leuprecht hat mit Schreiben vom 11.11.2004 Herrn Ministerialrat Dr. Neidhart von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde daran erinnert, dass zur Protokollrüge gegen die Verhandlungsschrift bis heute keine Stellungnahme erfolgt ist, obwohl inzwischen 4 Monate vergangen sind. Auch über den Antrag der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft auf Änderung der Zivilflugplatzbewilligung seitens der Behörde ist noch keine Entscheidung ergangen. Er fragte an, ob die Behörde bereits über die seitens der genannten Parteien erhobenen **Einwendungen gegen die Verhandlungsschrift entschieden hat.**

Die Antwort kam prompt: Aus dem Schreiben geht im Wesentlichen hervor, dass das Projektmanagement für alle sechs österreichische Flughäfen zuständig ist und dafür nur zwei Juristen zur Verfügung stehen. „Ein kontinuierliches Arbeiten an dem angesprochenen, sehr umfangreichen Bescheid ist daher nicht möglich“ !! Ach, so eilig hat es die Behörde bei der angeblich „fehlenden Sicherheit“ (!) am Innsbrucker Flughafen!

Weiters heißt es in dem Schreiben, daß Einwände gegen die Verhandlungsschrift in diesem Falle nicht zulässig sind. Unser Rechtsanwalt hat diesbezüglich gekontert und außerdem eine fristgerechte Zustellung des Bescheides verlangt. Ein offensichtlicher Personalmangel bei der Behörde kann nicht zu Lasten der Beteiligten im gegenständlichen Verfahren gehen und die gesetzlich vorgeschriebenen Fristen sind nicht nur von den Beteiligten, sondern auch Bundesministerium für Verkehr als zuständige Behörde einzuhalten.

Lärmabhängige Gebühren: Nichts in Sicht!

Im April 2004 wurde im Verkehrsausschuß des Landtages in Behandlung eines entsprechenden Antrages der Grünen von Flughafendirektor Falch mitgeteilt, dass betreffend Ausarbeitung eines auf Innsbruck maßgeschneiderten lärmabhängigen Flughafengebührensensystems in 5 – 6 Wochen ein erster Zwischenbericht vorgelegt werde. Im Verkehrsausschuss im Juni 2004 mußte Dir. Falch mitteilen, dass die Studie aufgrund der Komplexität erst im Herbst vorliegen werde.

Da bis heute seitens des Flughafens noch nichts vorgelegt wurde, hat LA Mag. Schwarzl eine neuerliche diesbezügliche Anfrage an den Beteiligungsreferenten LHStv. Eberle gerichtet. Jetzt heißt es wieder: „Bitte warten!“

Der lange Weg zum Bescheid für Heliport samt Wartungszentrum

Wir haben wiederholt den Bescheid hierfür angefordert, zuletzt urgiert am 3. November 2004. Zuständig hierfür ist LHStv. Gschwentner. Wir haben uns auf diverse Paragraphen im Umweltinformationsgesetz berufen, wonach dieser Bescheid auf jeden Fall ausgehändigt werden muß. Wie wir auf Umwegen erfahren haben, hat LHStv. Gschwentner den Chef vom ÖAMTC gefragt, ob er den Bescheid aushändigen darf! Herr Ploner war naturgemäß dagegen! Ja, was hat denn Tirol für einen Umweltreferenten? Kennt er das Umweltinformationsgesetz nicht? Oder will er es nicht kennen und wartet mit der Herausgabe des Bescheides so lange, bis der Bau beendet ist? Die geschätzten Leser dürfen sich selbst ihre Meinung zu solchen „Volksvertretern“ bilden!

Wir haben in Tirol 17 Standorte für Heli-Retter, betrieben von fünf verschiedenen Firmen. „Das ist eindeutig ein Überangebot“, stellt Landesrätin Zanon fest, in deren Zuständigkeit die Rettung aus der Luft fällt. Die ständig wachsende Schar an Flugrettungen soll daher per Gesetz an die Leine genommen werden. Die Rettung „von oben“ ist offensichtlich ein gutes Geschäft. Die Steigerung von Hubschrauberbergungen beträgt 650 % bei zahlenmäßig gleichbleibender Alpinunfälle (T.T. vom 25.6.2004). Wer damit nicht ausgelastet ist, bietet Rundflüge, Fotoflüge usw. an. Alles was Geld bringt, ist recht.

Die üblichen leeren Versprechungen !

Der Wintercharter am Innsbrucker Flughafen spielt sich auch in dieser Wintersaison fast ausschließlich an Wochenenden ab. Von 57 Charterflugangeboten ab und nach Innsbruck werden 6 an einem Wochentag und 51 an Wochenenden abgewickelt. Dazu kommen dann noch der Linien- und Bedarfsverkehr.

Bemerkenswert dabei ist, dass sich unter den Innsbruck anfliegenden Chartermaschinen nach wie vor Flugzeuge der besonders lauten Serie MD 80 befinden. Obwohl die Flughafenleitung bereits Mitte der 90er Jahre angekündigt hat, dass ab 2000 keine dieser besonders lauten Maschinen mehr den Innsbrucker Flughafen anfliegen werden. Direktor Falch hat wohl damit spekuliert, dass bis dahin diese alten Maschinen ohnedies ausgemustert sein werden. Möglicherweise aufgrund des Preisdruckes auf die Fluglinien wird mit diesen alten „Kisten“ weiter geflogen – hoffentlich nicht so lange, bis sie vom Himmel fallen!

Wien: Symposium „Lärmquelle Verkehr“

Am 9. November hat in der Technischen Universität Wien ein Symposium über Lärm, betreffend Kraftfahrzeug, Bahn und Flugzeug stattgefunden. Für den Luftverkehr sprach Herr Ministerialrat Dr. Zulinski von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde. Wir fassen kurz zusammen:

In einigen Ländern am Rande des Kontinents ist die Luftfahrt bereits zum zweitwichtigsten Verkehrsträger geworden. **Die meisten Verkehrsprognosen verheißen der Luftfahrt ein schier unbegrenztes weiteres Wachstum.** Dieses rosige Bild wird aber durch den Fluglärm ganz gravierend gestört. Ministerialrat Dr. Zulinski zeigt mehrere Varianten auf, um die Belastung der Bevölkerung zu verringern:

1. **Gesetzliche Fixierung** des technischen Fortschritts im Flugzeugbau, denn sonst besteht kein Anreiz, modernere und zumeist teurere aber leisere Flugzeuge anzuschaffen. Problem: Das käme einer Kapitalvernichtung gleich, was Fluggesellschaften und Hersteller ablehnen. Außerdem lange Übergangsfristen, daher würde nicht wirklich etwas bewirkt werden.
2. Als zweites Instrument sieht Dr. Zulinski die **Raumplanung** zur räumlichen Dislozierung der Flughäfen von den Ballungsräumen. Er räumt aber gleichzeitig ein, dass diese Idealvorstellung nur in großräumigen, dünn besiedelten Ländern wie Amerika, Afrika und Australien realisiert werden kann.
3. Als dritte Methode nennt Herr Ministerialrat das **An- und Abflugverfahren**. Austro Control schreibt dem Flugzeughalter vor, wie der jeweilige Flughafen anzufliegen ist d.h. Streckenführung, Flughöhen, Geschwindigkeiten, Abstände, Warteräume usw. Eigentlicher Zweck der An- und Abflugverfahren ist die optimale Ausnutzung der Flughafenkapazitäten.
4. Wenn die dargestellten Methoden zur Eindämmung des Fluglärms aus den genannten Gründen nicht mehr greifen, droht in der Öffentlichkeit sehr bald die politische Forderung nach **Limitierung der Flugbewegungen** hochzukommen. Das wäre natürlich auch eine, nämlich die vierte Alternative. Damit droht eine Beschneidung der eingangs skizzierten Wachstumsaussichten für die Luftfahrtunternehmen und auf einer Reihe von europäischen Flughäfen sind bereits solche Beschränkungen verfügt worden, wo die ohnehin bereits knappen Pistenkapazitäten durch eine Fluglärmkontingentierung nicht mehr voll ausgenutzt werden dürfen.
5. Als fünfter Lösungsansatz bezeichnet Herr MinR Zulinski **Transferzahlungen vom Flughafen an die Anrainer für Entwertung der Grundstücke, niedrigere Mieten usw.** Die Kosten hierfür sollten in die Flughafentarife einberechnet und somit auf die Passagiere überwälzt werden.

Und der Herr Ministerialrat weiter: Interessant sind die von dieser Lösung längerfristigen Auswirkungen auf die Zusammensetzung der Wohnbevölkerung um die Flughäfen. **Es ist damit zu rechnen, dass die wohlhabenderen und lärmempfindlicheren Anrainer tendenziell wegziehen werden. Allmählich würde über den Immobilienmarkt eine Selektion zugunsten ärmerer und lärmunempfindlicher Schichten erfolgen, denen die Zahlungen des Flughafens höchst willkommen sind.** Aber diese Lösung ist ja gar nicht so neu: Wenn man die Bevölkerungsstrukturen der traditionellen Bahnhofs- und Hafenvierteln der großen Städte im 19. und frühen 20. Jahrhundert betrachtet, wird man genau dasselbe Bild finden. **Schöne Aussichten für die Zukunft!**

Achtung!

Die Kosten für unser Mitteilungsblatt (Porto, Jahresentgelt an die Post zusätzlich zum Porto, Druck usw.) sind beachtlich. Wir werden daher im kommenden Jahr nur noch jenen unser Mitteilungsblatt zusenden, die auch einen finanziellen Beitrag dazu leisten. **Das hierfür eingesparte Geld werden wir für weitere Aktivitäten verwenden.** Wir bitten um Verständnis!

Unsere Konto-Nummer: 66810-063-492 bei der Bank für Arbeit und Wirtschaft, Bankleitzahl 14000 Mitgliedsbeitrag 7.- Euro pro Jahr inkl. Mitteilungsblatt. Auch Spenden sind willkommen. Besten Dank für Ihre Unterstützung!

Die Zerstörung des Himmels

Globales Chemie-Verbrechen in der Atmosphäre

Von Gabriel Stetter, Basel, Schweiz

Uns wurde per E-Mail ein diesbezüglicher Artikel über „Chemtrail“ übermittelt. Wenige Tage später erhielten wir von anderer Seite einen elfseitigen Artikel unter obigem Titel per Post zugeschickt. Wir möchten unseren Lesern einen kleinen Auszug daraus zukommen lassen.

Herr Stetter schreibt: „Es klingt wie eine unglaubliche Horrorthematik und doch haben neueste Enthüllungen bestätigt: Im Rahmen eines **US-Projektes** sprühen Flugzeuge eine gefährliche Aluminium-Mischungen in den Himmel, auch in Europa. Die chemischen Schwaden sollen die Erdatmosphäre abkühlen und die Ozonschicht sanieren. Der Nebeneffekt: Unabsehbare Schäden für Gesundheit und Umwelt!“

Schon 1991 ließen zwei chinesisch-stämmige Forscher ihre Idee patentieren, Metall-Oxide in der Stratosphäre freizusetzen. (Die entsprechende Patentschrift des so genannten „Welsbach Patents“ ist abgebildet. Anm. der Red.)

Metall-Partikel mit großer Wirkung

Welsbach-Partikel sind Metall-Oxide, welche die Hitze, die durch Treibhausgase am Entweichen aus der Erdatmosphäre gehindert werden, in Erdnähe in Infrarotwellen umwandeln. Diese Wellen werden dann in den Erdrum abgeleitet, so dass der gewünschte Kühlungseffekt entsteht. Laut Patentbeschreibung sind hier minimal kleine Metallpartikel dem Treibstoff der Düsenflugzeuge beizufügen, sodass die Partikel während des Verbrennungsvorganges vom Triebwerk ausgestoßen werden. Dabei handelt es sich vornehmlich um Aluminiumoxide in Pulverform, sowie Barium-Salze, welche am Himmel als reinweiße Federstreifen“ zu sehen sind.

Stetter verweist auf eine Webseite der **US-Air Force**, die Aufschlüsse gibt über die Bemühungen, das weltweite Wetter bis spätestens 2025 mit technologischen Mitteln unter Kontrolle zu bringen, **um es beliebig zu manipulieren**. Es wird vermutet, dass diese Wetterwaffe bereits während des NATO-Kosovo-Angriffs im Frühjahr 1999 eingesetzt wurde.

Anonymer Informant bestätigt Projekt

2003 hat sich ein Chemtrail-Insider, der im kanadischen Teil des Projekts als wissenschaftlicher Mitarbeiter angestellt ist, an die Betreiber der Chemtrail-kritischen Webseite www.holmestead.ca gewandt und angeboten, eine Anzahl von Fragen zum laufenden Sprühprogramm zu beantworten. Er hat es deshalb befürwortet, weil sonst durch die Erderwärmung viel Schlimmeres (weltweite Dürren, Abschmelzen der Pole usw.) auf die Menschheit zukommen würde, kritisiert jedoch die Geheimhaltung.

Einkalkulierte Risiken

Die Weltgesundheitsorganisation schätzt die Zahl der Opfer dieses Projektes auf etwa zwei Milliarden in der voraussichtlichen Programmlaufzeit von 50 Jahren bzw. auf 40 Millionen pro Jahr. Hierbei ist vornehmlich der vorzeitige Tod von älteren Menschen sowie Menschen mit Atemwegserkrankungen einkalkuliert.

Wir können den Wahrheitsgehalt nicht überprüfen. Wer hat davon schon gehört? Bitte melden!

Leserbrief

aus „Kronenzeitung“
vom 31. Oktober 2004

Verlorener Himmel

Ein angeblich wunderschöner Herbsttag liegt hinter uns. Es war mild, das Laub bunt verfärbt, und der Himmel war blau. Ist der Himmel wirklich noch blau?

Vor zwanzig Jahren war der Himmel bei dieser Wetterlage noch wirklich blau. Dank des intensiven Flugverkehrs gibt es einen ganzen Tag mit blauem Himmel nicht mehr. Spätestens am frühen Nachmittag ist der Himmel mit Kondensstreifen und den daraus entstandenen Cirruswolken überzogen und das schöne Blau nahezu verschwunden.

Diese künstliche Bewölkung ist eine Behinderung der Wärmeabstrahlung und somit ein wesentlicher Bestandteil der Erderwärmung.

Der Großteil der Menschen ist schon so abgestumpft, dass ihnen das Verschwinden des blauen Himmels an einem schönen Herbsttag gar nicht mehr auffällt, oder es will ihnen nicht mehr auffallen.

Der heutige Profit aus dem Fluggeschäft geht auf Kosten der Lebensqualität künftiger Generationen. Aber was gehen uns die nach uns an? Heute wollen wir Cash, Fun and Action!

Mit oder ohne blauen Himmel, wer denkt dabei schon an morgen?

Gottfried Schruf jun.,
Schwarzaun im Gebirge

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

Kontaktadressen: H. Raich, Karl-Innerebner-Str. 54, 6020 Innsbruck, Tel. 0512/272464,

E-Mail: hilde.raich@utanet.at

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