



## AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 3/2011

Ausgabe Nr.15

### Verschwundene Gelder nicht bemerkt

**Nach den Ermittlungen der Stadt Marburg hat ein Verwaltungsbeamter seit Ende der 90er Jahre mindestens 1,6 Millionen Euro Steuergelder unterschlagen. OBgm. Egon Vaupel hat die Verantwortung übernommen.**

**Verantwortung bedeutet die Möglichkeit, für die Folgen eigener oder fremder Handlungen Rechenschaft abzulegen. Sie drückt sich darin aus, bereit und fähig zu sein, später Antwort auf mögliche Fragen zu deren Folgen zu geben.**

**Was ist anderen Flughäfen Anrainerschutz wert?**

**Frankfurt 150 Mio. €  
Dresden 2,8 Mio. €  
Düsseldorf 41 Mio €  
Berlin 138 Mio. €  
Stuttgart 60 Mio.€  
Zürich 130 Mio. SFr.  
Wien 35 Mio. €  
Budapest 370 Tsd. €**

**Spricht man mit dem Flughafen Innsbruck über die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen für die geplagten Anrainer, steht Direktor Falch das Entsetzen ins Gesicht geschrieben, bedeutet dies doch gleichsam den Ruin des Flughafens.**

Nicht nur aufgrund der jährlichen Jubelmeldungen über großartige Betriebsergebnisse ist das schwer nachvollziehbar. Noch weniger Verständnis kommt auf, wenn man erfährt, dass es im Bereich der hausinternen EDV-Abteilung am Flughafen zu Unregelmäßigkeiten gekommen ist.

Da hat doch der Leiter der EDV-Abteilung hat über Jahre durch manipulierte Eingangsrechnungen Gelder in seine eigene Tasche umgeleitet und niemandem ist es aufgefallen. Der Flughafendirektor versteht die Welt nicht mehr, konnten doch weder interne noch

externe Kontrollen den Betrug entdecken. Ein Urteil über die Qualität dieser Kontrollen möge sich ein jeder selbst bilden. Jedenfalls entstand ein Schaden im hohen sechsstelligen Euro-Bereich. **Eine halbe Million Euro oder mehr Minus fällt also im Betriebsergebnis überhaupt nicht auf.**



**Lärmschutz für eine halbe Million Euro würde den entsprechenden Familien sehr wohl auffallen und deren Lebensqualität enorm verbessern.**

Doch - siehe oben - eine solche Investition ist offensichtlich nicht möglich.

Verwunderlich ist auch, dass nirgends auch nur ein Wort über Verantwortung

zu lesen ist, weder die der Prüfer noch der Buchhaltung und schon gar nicht die des Flughafendirektors. Auf politischer Ebene hätte jeder Minister oder Ressortleiter längst seinen Hut nehmen müssen. Am Innsbrucker Flughafen jedoch laufen die Uhren anders. Es fehlt nur noch die Meldung, dass das Ergebnis des Flughafens noch großartiger gewesen wäre, hätten diese Unterschlagungen nicht statt gefunden.

Der Flughafen teilt mit, dass der Betrüger in der Lage ist, die entwendete Summe zurück zu erstatten. **Nachdem das Fehlen dieses Geldes niemandem aufgefallen und offensichtlich auch nicht abgegangen ist, ist dies doch die Gelegenheit, es in Lärmschutz zu investieren.**

Von Seiten der Politik muss hier nur ein Machtwort gesprochen werden.

# Die Politik entscheidet, nicht der Flughafen

## Florianiprinzip

**Um die Flughafenrainer in Freilassing zu entlasten, soll der Salzburg Airport künftig vermehrt von Süden angefliegen werden. Dies geschah auf eine Forderung des deutschen Verkehrsministers, die Start- und Landerouten entsprechend zu ändern.**

**Die Salzburger sehen darin nichts anderes als eine Lärmverlagerung und Mehrbelastung der Bevölkerung und wehren sich entsprechend.**

**Auch sehen sie in den geänderten Flugrouten ein erhöhtes Gefahrenrisiko.**

**Der Flughafen beruhigt - wie gewohnt. Ihm ist egal, von wo die Flugzeuge herein kommen, die Hauptsache, es geht kein Geschäft verloren.**

**Verkehrsministerin Bures hat sich dem deutschen Kollegen gebeugt, der mit einer Verfügung über die Anzahl von Überflügen auf deutschem Gebiet drohte.**

... Das war eine der Aussagen in der „Münchener Runde“ am 26.7.11 im Bayerischen Rundfunk.

Bei dieser Diskussion ging es um ein brandaktuelles Musterbeispiel, wie mit uns Menschen umgegangen wird, im konkreten Fall beim Münchener Flughafen. Die Regierung von Bayern hat die dritte Start- und Landebahn genehmigt - trotz heftigster Proteste. Den Ärger und die Sorgen der belasteten und teils bald vertriebenen Bürger quittierte der Flughafenvertreter Kerkloh mit einem müden, wohl bewusst provokanten Lächeln.

**Von der Honigbiene war da die Rede**, vom reinen Honig auf dem Flughafenareal - **nicht von den betroffenen Menschen**. Dazu muss man aber wissen, dass die Biene den Honig im Stock so lange reinigt bis er wirklich rein ist - auch wenn sie dadurch früher stirbt. Es ist daher das Argument der reinen Luft beim Flughafen eine weitere Unverfrorenheit, ja eine Frotzelei der Bürger. **Nicht nur einzelne, nein ganze Kommunen werden abgesiedelt**. Man reißt ihre Wurzeln heraus, weg damit. Das erinnert an China, wo die Menschen den Stauseen weichen

müssen und nirgends mehr heimisch werden. So weit ist es auch bei uns schon.

**Von Geld ist die Rede**. Der Bayer. Verkehrsminister Martin Zeil brüstet sich, dass die Entschädigungen weit über das hinausgehen, was gesetzlich vorgeschrieben wäre. Der Flughafen sei außerdem eine „Jobmaschine“. Das kennen wir doch. **Dieses abgenutzte Mundtotmacher-Argument benützt auch der Innsbrucker Flughafen, wenn ihm die sachlichen Argumente ausgehen - und er benützt es regelmäßig und oft.**

Der Münchener Flughafen finanziere die Kosten von einer Mrd. Euro für die 3. Landebahn selbst. Geld, das er - wie der in Innsbruck - auch auf Kosten der Lebensqualität vieler Menschen in der Flughafen-Nachbarschaft ohne Rücksichtnahme verdient hat.

Es rührt die Verantwortlichen alle nicht, dass bei der während der Diskussion laufenden Fernseh-Umfrage lediglich 22% mit „Ja“ zur 3. Landebahn gestimmt haben, hingegen **78% mit „Nein“**.

Dazu hieß es von Zeil und Kerkloh lapidar nur: **„Wir müssen noch Überzeugungsarbeit leisten“**.

Die Betroffenen sprechen davon, dass es nicht um „Bedarfsdeckung“ sondern um „Bedarfsbestellung“ geht. Lärm und Dreck werden zunehmen.

Politik und Flughafen geben zu, dass der Luftverkehr ständig wächst, dass der FH München nach Frankfurt zur zweiten Drehscheibe in Deutschland ausgebaut werden soll.

Bayerns Ministerpräsident Seehofer scheut sich nicht zu sagen: „Wir sind Dienstleister der Bürger, nicht Herrscher“. Was hat er damit gemeint, wie hat er sich gerade bei dieser umstrittenen 3. Landepiste verhalten? Hat er hier alles getan, um den Bürgerwillen umzusetzen? Es kommen große Zweifel auf.

**Die Gegner und Betroffenen der 3. Landepiste warnen vor Lärm, Abgasen und Naturzerstörung, alle drei werden zunehmen**. Das ist die Realität, vor der die Flughafenvertreter und die meisten (unwissenden) Politiker die Augen bewusst verschließen. Ihre Arroganz ist da wie dort nicht zu übertreffen. Sie handeln verantwortungslos gegenüber unserem Lebensraum, sie sind vom schnöden Mammon regiert. „Jedermann“ lebt überall.

## Machen Sie doch mit!

**Fragen im Zusammenhang mit dem Flughafen an**

**Unterleitner Ulrike, Lohbachufer 15, 6020 Innsbruck**

**Tel.: 0699-12263546**

**Email: [anrainerschutzgemeinschaft@aon.at](mailto:anrainerschutzgemeinschaft@aon.at)**

Die nächsten Gemeinderatswahlen in Innsbruck stehen vor der Tür. Als Anrainerschutzgemeinschaft interessiert uns natürlich die Haltung der zur Wahl antretenden Politiker, den Flugverkehr und vor allem die Lärmschutzfrage betreffend.

**Wir werden uns daher**

**mit einem Fragenkatalog an die Mandatäre wenden**. Um möglichst viele Anliegen der Betroffenen zu berücksichtigen, ersuchen wir Sie, uns die für Sie wichtigen Fragen den Flughafen betreffend zu übermitteln, schriftlich telefonisch oder per Email. Der entsprechende Frage-

bogen wird dann auf Basis der Rückmeldungen erstellt. Spannend wird auf jeden Fall, ob die Politiker in der Lage sein werden, die Fragen selbstständig zu beantworten oder ob sie diese - wie vor der letzten Landtagswahl geschehen - an den Flughafen zu Bearbeitung weiter schicken.

# Die AUA, der Blitzschlag und die Sicherheit

## Eine staunende Nachbetrachtung

**Was geschah beim Morgenflug der AUA am Freitag 07.10.2011 von Wien nach Innsbruck? Eine interessante Chronologie auf Basis der glaubhaften Medienberichte, eine schwer nachvollziehbare Erklärung und „alles war harmlos“ am Schluss.**

Flug OS915 startet um 6:35 Uhr in Wien Richtung Innsbruck. Wenige Minuten später in ca. 4000 m Höhe ein Blitzschlag. „Kein Problem“ laut Mitteilung aus dem Cockpit und planmäßige Fortsetzung des Fluges. 40 Minuten später die Vorbereitung zur Landung in Innsbruck, und dann Abbruch des Landevorganges. Es wird eine Umleitung nach Salzburg angekündigt, auch dort erfolgt keine Landung und das Flugzeug kehrt nach Wien zurück, wo es um 8:26 Uhr landet und die Passagiere das Flugzeug verlassen können, sich also 2 Stunden später am Ausgangspunkt wiederfinden. Einigermaßen bemerkenswert die medial transportierte Erklärung durch die AUA: „Nach einem Blitzeinschlag muss ein Techniker das Flugzeug untersuchen. Der Techniker für diesen Flugzeugtyp sitzt

aber nur in Wien. Deshalb flog die Maschine wieder zurück.“ Damit soll offenbar Normalität signalisiert werden. Und Gefahr habe für die Passagiere sowieso nie bestanden. Diese Erklärung wirkt schon einigermaßen erstaunlich. Erkennt die AUA erst beim Landeanflug auf Innsbruck, dass ein entsprechender Techniker notwendig ist und dieser in Innsbruck trotz des hiesigen hochgelobten Wartungsbetriebes fehlt? Dann dasselbe Spiel offenbar in Salzburg? Komplexität eines Telefonanrufes?

**Die AUA mag ja ein schwerfälliger Betrieb sein, aber dass nicht die naheliegendste und für die Passagiere beste Lösung, einen Techniker in das nächste Flugzeug nach Innsbruck zu setzen, ergriffen wurde, kann nicht einmal bei der AUA ernsthaft in Betracht gezogen werden.** Also scheint es zulässig, anzunehmen, dass möglicherweise andere Gründe die Ursache für diesen Österreichrundflug maßgebend waren. Wir wissen diese nicht, es müssen aber sehr sicherheitsrelevante Gründe gewesen sein.

Die Vermutung sei erlaubt,

dass offenbar neben der Gefahr für die Passagiere – egal auf welchem Flughafen die Landung erfolgt – auch eine Gefahr für die Bevölkerung unterhalb dieses Flugzeuges bestanden hat. Und wenn es so ist, dann sollen diese nicht versteckt werden, auch wenn dadurch der Nimbus der absoluten Sicherheit gefährdet wird.

**Die AIA wird jedenfalls einen Brief an Bürgermeisterin Oppitz-Plörer schicken mit der Frage, wie sie die Situation und die Erklärungsmuster einstuft** und weiters aus gegebenem Anlass nachfragt, welche Gefahrenszenarien und Sicherheitsmaßnahmen für die Bevölkerung, die über die Gepäckkontrolle beim Einchecken hinausgehen, eigentlich vorliegen.

Wir werden dann sehen, ob bei Politik diese Erklärung durch die AUA als ausreichend eingestuft wird, ob offizielle Zweifel bestehen und die heile Welt über Innsbruck blitzartig verschwinden kann.

„Nichts Außergewöhnliches“, meint die AUA.

„Es gilt die Unschuldsvermutung“, ist man versucht, sich dazuzudenken.

Bei einem Blitzschlag wirkt das Flugzeug ähnlich wie ein Blitzableiter, seine leitende Metallstruktur stellt für die Entladung den „Weg des geringsten Widerstands“ zwischen den Wolken und dem Erdboden dar. Da das Flugzeug in der Luft aber keine Erdung besitzt, treten die Blitze aber nicht nur einsondern auch wieder aus. Ähnlich wie die Karosserie eines Autos wirkt beim Flugzeug der Rumpf wie ein „Faraday'scher Käfig“, er leitet den Strom um das Innere des Flugzeugs herum. Anschließend verlässt er die Rumpfstruktur wieder. Rollt das Flugzeug mit einer Blitzschlagmeldung in den Wartungshangar, tritt eine Prozedur in Kraft, die streng im Wartungshandbuch des Flugzeugherstellers festgelegt ist.



## Generalversammlung

Wir dürfen Sie herzlich zur Generalversammlung der Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport am **Donnerstag, den 24.11.2011 um 19.30 Uhr im Gasthof Kranebitterhof** einladen.

### Tagesordnung:

Begrüßung und Berichterstattung durch den Vorstand; Entgegennahme und

Genehmigung des Rechenschaftsberichts und des Rechnungsabschlusses; Wahl, Bestellung und Enthebung des Vorstandes und der Rechnungsprüfer; Beratung und Beschlussfassung über auf der Tagesordnung stehende Fragen. Anträge zur Generalversammlung sind mindestens eine Woche vor dem Ter-

min der Generalversammlung beim Vorstand schriftlich einzureichen.

**Bei der Generalversammlung sind alle Mitglieder teilnahme- und stimmbe-rechtigt.** Die Generalversammlung beginnt mit der in der Tagesordnung festgelegten Uhrzeit und ist ab diesem Zeitpunkt be-schlussfähig.

**Nutzen Sie die Gelegenheit, durch das Einbringen von Ideen oder persönlichem Engagement unsere Arbeit zu unterstützen und vor allem, um klar zu machen, dass die Stimme der betroffenen Anrainer von den Verantwortlichen gehört werden muss.**

## Ein Auwald mit Vogelpopulationen ...

Ein Paradies für ...  
startende und landende  
Flugzeuge



... Das war die Vorstellung von Alt-Vizebürgermeister Sprenger, als er von der Gestaltung der neuen Innufer nach der Innverlegung sprach.

**Was wir heute, einige Jahre nach Fertigstellung dieser „vorgeschriebenen“ Maßnahme sehen, ist ein erbärmlicher Uferbereich, der seinesgleichen sucht.**

Es war klar, dass ein Wald nur ein Wunschtraum ist, der niemals Realität werden wird, haben wir doch über Jahrzehnte erlebt, dass alles, was da an Sträuchern oder Bäumen wachsen wollte, radikal abgeschnitten wurde. Natürlich wissen wir, dass ein Vogelschwarm für ein Flugzeug sehr gefährlich sein kann, ganz besonders die vielen

Rabenkrähen, die in großen Schwärmen im Westen von Innsbruck fliegen.

**Einen Auwald wird der Flughafen mit allen Mitteln zu verhindern wissen und sei es durch einen ministeriellen Bescheid, den man ja jederzeit aus dem Hut zaubern kann.**

Nur soll man dann niemandem vormachen, was „draußen“ für eine tolle Renaturierung des Inn passiert. Wir glauben diesen Beteuerungen sowieso schon lange nicht mehr.

**Genauso wie den Vögeln geht es aber auch den betroffenen Anrainern.**

Man stört, ja man zerstört ohne Rücksichtnahme ihren Lebensraum. Obwohl der Flughafen jederzeit auch ohne rechtliche/gesetzliche Vorgaben ein

Lärmschutzprogramm erstellen könnte, tut er so, als ob er nicht dürfe und als gäbe es durch ihn weder Lärm noch Abgase. Er tut für die betroffenen Menschen nichts, sie sind ihm keinen Cent wert. Er hat es offensichtlich geschafft, dass auch die Politik nichts tut, weil er ihnen - so wie uns allen - ständig erzählt, dass er nicht kann und beteuert gleichzeitig ganz unverfroren, dass er ja alles tut. Bitte, was hat er bis heute aus eigenen Stücken für die betroffenen Menschen getan? Es fällt uns nichts ein. Sein anhaltendes Verhalten zeigt dass das, was von Flughafen-Seite für das Federvieh Recht ist, auch für den Menschen nur billig ist: **Friss Vogel oder stirb!**

## Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

**Schwellenwerte Tag**  
Straßenverkehr 60 dB  
Flugverkehr 65 dB  
Schienenverkehr 70 dB  
Industrie 55 dB

**Schwellenwerte Nacht**  
Straßenverkehr 50 dB  
Flugverkehr 55 dB  
Schienenverkehr 60 dB  
Industrie 50 dB

**Aus zahlreichen Studien geht hervor, dass diese Werte viel zu hoch angesetzt sind. Die WHO fordert z.B. einen Schwellenwert von 40 dB für die Nacht. .**

Wegen der europaweit zunehmenden Belästigung durch Lärm wurde seitens der EU die Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Richtlinie 2002/49/EG) erlassen, welche zwischenzeitlich durch das Bundes-Umgebungslärmgesetz 2005 in nationales österreichisches Recht umgewandelt wurde. Die Belastung der Bevölkerung soll einheitlich ermittelt und Maßnahmen dagegen vorgegeben werden.

Als Umgebungslärm gelten unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der

von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie von bestimmten Bereichen für industrielle Tätigkeiten ausgeht und dem Menschen in bebauten Gebieten ausgesetzt sind.

Entgegen der bisherigen Vorgehensweise einer emittentenseitigen Regelung wird nunmehr die immissionsseitige Sicht zum Ansatzpunkt. Es werden also die betroffenen Menschen und nicht das einzelne Lärm erzeugende Gerät betrachtet.

Für große Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Hauptstrecken der Bahn und Flughäfen müssen nach einem vorgegeben Zeitplan „strategische Lärmkarten“

erstellt werden.

Als Ballungsraum wurde gemäß Verordnung auch Innsbruck und Völs bis zu einer Höhe von 800 m über Meer definiert. Den Status eines Großflughafens, definiert mit >50.000 Flugbewegungen im Jahr, erreicht der Innsbrucker Flughafen derzeit nochknapp nicht. Die Lärmkarten und entsprechende Aktionspläne sind bis Mitte 2012 bzw. 2013 vorzulegen. Man darf gespannt sein, ob Österreich diese Termine einhalten kann oder eine Verurteilung des Europäischen Gerichtshofs riskiert. In der nächsten Ausgabe berichten wir über den Stand der Lärmkarten und Aktionspläne.

Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport, ZVR-Zahl 875003789

p.A. Ulrike Unterleitner, Lohbachufer 15, 6020 Innsbruck, Tel.Nr. 0699-12263546, E-Mail: schutzgemeinschaft@aon.at

Bankverbindung: BAWAG Innsbruck, BLZ. I 4000, Kto.Nr. 66810-063-492

www. AIA-tirol.at