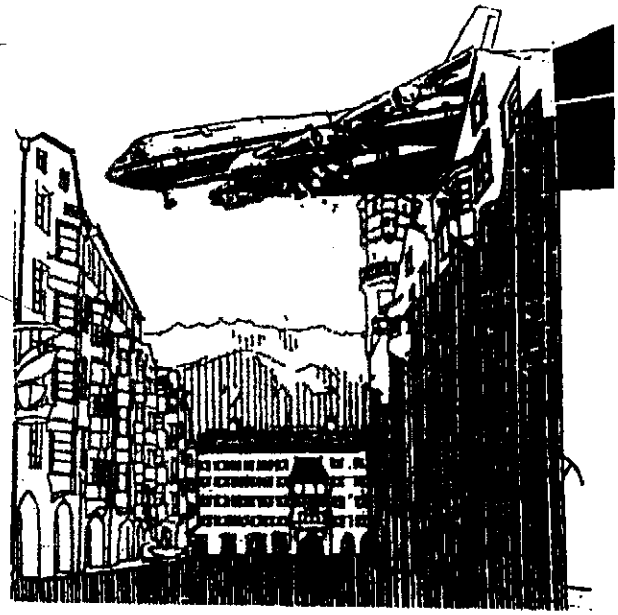
Sponsoring. Post
Verlagspostamt 6020
Postgebühr bar bezahlt
Jahresabonnement € 7.-
GZ 02Z030291 S



NR. 73 INFORMATION 1/2007

Verein

Schutzgemeinschaft

Zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens

Innsbruck-Rekord: 41.467 Flugbewegungen im Jahr 2006

Mit 41.467 Flugbewegungen (ohne Segelflieger) wurde die höchste je am Innsbrucker Flughafen durchgeführte Anzahl an Flugbewegungen erreicht. Schön für den Flughafen, bitter für die davon betroffenen Menschen in und rund um Innsbruck, denn man setzt sie diesem Wachstum schutzlos aus. Erfahrungsgemäß interessiert sich der Flughafen für die Probleme der Anrainer, die er bei ihnen verursacht, wenig. **Es wäre längst die Politik am Zug!**

Um gleich den dümmlichen Argumenten einiger Besserwisser vorzugreifen: Vor 30, 40, 50 Jahren waren die Gründe im Westen von Innsbruck nicht deshalb günstiger, weil der Flugverkehr solche Auswirkungen hatte, Grund war die Entfernung zum Stadtzentrum und die weitgehend fehlende Infrastruktur. Die Auswirkungen des Flugverkehrs waren damals im Vergleich zu heute vernachlässigbar.

Das belegt ein Zahlenbeispiel ganz klar: Haben z.B. im Jahr **1968** noch **11.408 Gesamtflugbewegungen** (ohne Segelflugbetrieb) stattgefunden, waren es im Jahr **2006** satte **41.467**, also um **über 30.000 mehr**. In Prozenten ausgedrückt ein **Plus von 364 Prozent**.

Beschränken wir uns auf die von den Flughäfen vor allem der Politik, aber auch der Öffentlichkeit gegenüber als „Flugbewegungen im Jahr ..." angegebenen Zahlen, die jedoch nur den **Linien- und Charterverkehr** erfassen, so waren es im Jahr **1968** ganze **1.807**, im Jahr **2006** hingegen **14.330**, also eine **Steigerung um satte 793 Prozent**. Sie haben richtig gelesen! 793 %! Diese Zahlen stammen von der Statistik Austria und von der Homepage des Innsbrucker Flughafens. Die Statistik Austria hat diese Angaben zusätzlich bestätigt.

Und da traut sich noch jemand zu sagen, die Anrainer seien selbst Schuld, dass sie unter dem Flugverkehr leiden, weil sie ja dort hingezogen seien. Eine solche Entwicklung war von niemandem vorhersehbar. Das sei allen „Billigargumentierern" auf niedrigstem Niveau ins Stammbuch geschrieben. Außerdem sind von den Auswirkungen des Flugverkehrs keineswegs nur unmittelbare Anrainer betroffen. Der Lärmteppich breitet sich über einen Großteil des Stadtgebietes und der umliegenden Gemeinden aus und die Luftschadstoffe dürfen **alle** einatmen!

Und noch eins: Eine Flughafen-Standort-Diskussion gibt es derzeit nicht, eine solche Aussage ist eine glatte Unterstellung. **Dringend erforderlich ist jedoch eine Obergrenze für Flugbewegungen und Lärmschutz für die betroffenen Anrainer**! Beides wurde von der Schutzgemeinschaft schon längst gefordert. Dieser Flughafen liegt nun einmal mitten im dicht verbauten Wohngebiet in einer heiklen topografischen Lage in einem engen Talkessel, umgeben von 2000 m hohen Bergen – und nicht in einer Ebene. Wer sich einmal ernsthaft mit der Schallausbreitung befasst hat und Wissenschaftern zuhören kann weiß, was das bedeutet: Eine Belastung der besonderen Art. Daran gibt es nichts zu deuteln. Auch täuschen und tarnen hilft da nicht.

Antworten an die Schutzgemeinschaft: Alles OK?

Auf unser Schreiben vom 4.12.2006 haben uns folgende Antworten erreicht:

Landeshauptmann DDr. van Staa: Teilt mit, unser Schreiben wurde zur direkten Erledigung an LR Lindenberger weitergeleitet.

LH-StV. Dr. Zanon und LR DI Lindenberger: Beide haben sich auf ein Schreiben des Flughafens bezogen. Beide Antworten waren daher weitgehend identisch und unkritisch. LR Lindenberger hat sich immerhin bemüht, in manchen Passagen ein paar eigene Formulierungen zu finden und sich auch um die Pilotenschulungen des Innenministeriums gekümmert und die Zusage einer anderen Flugroute bewirkt.

Lärmabhängige Gebühren: Beide sandten wortgleich den vom Flughafen vorformulierten Text weiter: **„Grundlage für die Einteilung in „laut" und „leise" waren die umfangreichen Lärmmessungen des Flughafens Zürich. Diese Vorgehensweise wurde eigens in einem Gutachten von Univ. Prof. Dr. Dipl.-Ing. Heinz Tiefenthaler überprüft, der im Ergebnis keinen Mangel daran feststellen konnte. Die Klasseneinteilung, die Festlegung der Lärmzuschläge und die Verwendung bzw. Aufkommensneutralität wurden spezifisch für Innsbruck festgelegt und unterscheiden sich erheblich vom Gebührenmodell in Zürich, so dass in Innsbruck von Beginn an ein mit Zürich nicht vergleichbares „Innsbrucker Modell" zur Anwendung kam."**

LRin Zanon weiter im Originaltext des Flughafens: „Bezüglich der lärmabhängigen Gebühren, bei denen Innsbruck immer noch eine österreichweite Vorreiterrolle spielt, haben wir von Anfang an darauf hingewiesen, dass aufgrund der nationalen Vorgaben solche Landegebühren nur den Zweck haben können, den Einsatz von altem und deshalb auch lärmintensivem Fluggerät nach Innsbruck für Fluggesellschaften unwirtschaftlicher zu machen. Es dürfen dadurch gemäß der nationalen Vorgabe durch das Verkehrsministerium weder Mehreinnahmen für den Flughafen noch Überschüsse für etwaige Lärmschutzprogramme o.ä. erzielt werden. ..."

Nicht zum ersten Mal hatte der Flughafen fehlerhafte Unterlagen geliefert, die vom bekannten Salzburger Lärmtechniker erstellt worden waren. Nachdem die Anrainervertreter im Flughafen-Umwelt-Forum diese Fehlerhaftigkeit und die gravierenden Mängel erkannt hatten, die Umweltbeauftragte des Flughafens, Frau Lindenberger, jedoch ein Gespräch dazu „aus zeitlichen Gründen" ablehnte, wurden Politik und Öffentlichkeit informiert. Daraufhin sah sich der Flughafen veranlaßt, die vom Gutachter erstellten Unterlagen von Prof. Tiefenthaler überprüfen zu lassen, nicht mehr und nicht weniger war sein Auftrag.

Aus dieser Überprüfung ergaben sich Schlussfolgerungen für eine zukünftige Strategie, sprich: „Innsbrucker Modell":

Verbesserung der Erfassung, Messung und Auswertung der Flugbewegungen, Auswertung aller Flugzeugtypen, Prüfung der Zweckmäßigkeit der Auswertung weiterer Messstellen (Innsbruck-Allerheiligen, Völs), Berücksichtigung von Start und Landung, wie erfolgt eine Berücksichtigung seltener Flugbewegungen einzelner Flugzeugtypen (im nicht statistisch ausreichenddem Stichprobenumfang), Beurteilungskriterium SEL oder LAmax, Einteilung in Lärmklassen oder stetige Funktion, progressive Ausgestaltung m(exponentieller Anstieg der Lärmentgelte, Spreizung zwischen höchstem und niedrigstem Entgelt), Berücksichtigung unterschiedlicher Immissionsgrenzwerte nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Tag, Abend, Nacht), Berücksichtigung der lokalen Betroffenheit, Dynamisierung des Entgeltmodells, Stärkung der kommunikativen Wirkung, Monitoring und Reporting.

Wo sind denn die sachkundigen Politiker wie Stadträtin Schwarzl, die auch Kompetenz besitzen, um eine eigenen Meinung zu vertreten, oder gar Lösungsansätze anbieten zu können, statt nur die Stellungnahmen des Flughafens zu zitieren??

BMin Zach: Keine Antwort! Möglicherweise im „Hilde-Stollen" der Hungerburgbahn verschollen!

StR.DI Peer: Will sich als zuständiger Umweltstadtrat um die Anliegen der rund um den Flughafen lebenden Bevölkerung kümmern. Er ist Vorsitzender im Flughafen-Umwelt-Forum und hofft, eine Verbesserung für die Bevölkerung zu erreichen.

Aus einem Schreiben des Flughafens vom 2.7.2004 an das Büro der Bürgermeisterin:
„... Zukünftig soll aber eine Klassifizierung auf Basis der in Innsbruck gemessenen tatsächlichen Fluglärmdaten angestrebt werden .... Letztlich sollen dem „Innsbrucker Modell" für lärmabhängige Landetarife diese Erkenntnisse zu Grunde gelegt werden. ...Selbstverständlich werden wir Sie auch weiterhin jederzeit über den aktuellen Stand bei der Erstellung einer „Innsbrucker" Lärmklassifizierung ... auf dem laufenden halten."
Nach unserem Wissensstand hat Prof. Tiefenthaler bis heute keinen Auftrag für die Ausarbeitung eines „Innsbrucker Modells" erhalten.

Stichwort Klima: CO2-Schleuder beim Abheben

Aus Salzburger Nachrichten vom 7. März 2007
Fliegen belastet das Klima. Während der Startphase ist der Kohlendioxid-Ausstoß am höchsten. An umweltschonenden Treibstoffen wird gearbeitet.
Das Flugzeug und seine Emissionen sind –wie berichtet – in die zum Teil hitzig geführte Klimadebatte gekommen. Daß beides erst jetzt in die politische Beachtung geraten ist, mag ebenso erstaunen wie die Tatsache, dass die Emissionen aus dem internationalen Flugverkehr im Kyoto-Protokoll nicht erwähnt werden. Umweltexperten vermuten, dass dies deshalb so ist, weil starke Lobbys es verhindert haben. ...Die Umweltagentur der EU warnt seit längerem vor der Zunahme des Straßen- wie auch des Flugverkehrs. Allein in der EU ist letzterer zwischen 1990 und 2003 um 96 Prozent gestiegen. Nicht die ins Kreuzfeuer geratenen Fernreisen sind dabei die größte Umweltbelastung. Schlimmer auf die Ökobilanz drückt der CO2-Ausstoß in der Start- und Steigflugphase. Nach Berechnungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt hat etwa eine Boeing 747 auf den ersten zwei Kilometern der Startphase einen Verbrauch von 470 Litern Kerosin. Das entspricht 23.500 Litern pro 100 km bei 100-prozentiger Auslastung der Maschine. Das Flugzeug ist auch deshalb so belastend für das Klima, weil der Ausstoß der Treibhausgase (CO2, Wasserdampf, Ozon und andere Spurengase) in höheren Luftschichten doppelt so schädigend wirkt wie im „unteren Stockwerk". Forschung und Industrie bleiben nicht untätig. ...

Die Schädlichkeit des Luftverkehrs ist uns schon seit nahezu 20 Jahren bekannt. Wir haben bereits damals auf Informationsständen eine Menge wissenschaftlicher Unterlagen darüber verbreitet. Das kostete jedoch die politischen Besserwisser nur ein müdes Lächeln. Jetzt plötzlich bricht die Panik aus – vielleicht nur zum Zwecke des Abzockens? Auch die Diskussion um die Kerosinsteuer wird schon seit Jahren vergeblich geführt. Sie wäre längst eine Notwendigkeit zur Gleichstellung aller Verkehrsträger. Erfahrene bezweifeln, dass sich da was ändern wird.

Klimaschädling Flugzeug (Aus SN vom 6.3.2007)

... Flugzeuge brauchen Kerosin als Treibstoff. Kerosin ist ein leichtes Petroleum, das aus Rohöl destilliert und mit Additiven wie Korrosionsschutz und Fließmaterial versehen wird. Der VCÖ weist darauf hin, dass der Flugverkehr in Österreich im Vorjahr 2,14 Millionen Tonnen CO2 verursacht habe. Die Zahl der Flüge auf Österreichs Flughäfen sei von 125.000 im Jahr 1990 auf 316.500 im Vorjahr gestiegen.
Der Treibstoff ist bislang steuerfrei. Diskutiert wird derzeit, in der EU eine Steuer einzuführen: Sie könnte national eingeführt werden,...Wenn sich die EU zur Steuer entschließt, machen wir mit, heißt es aus dem Büro Pröll. ... Für Klimaschutz und Wettbewerb wäre allerdings über eine weltweite Lösung nachzudenken.

Störfaktor Lärm (Aus SN-Umfrage vom 26.3.2007)

Frage: Für wie störend halten Sie ganz allgemein die folgenden Lärmquellen – unabhängig davon, ob sie selbst betroffen sind oder nicht?

Verkehr:	sehr stark	39%	ziemlich stark	36%	zusammen	75%
Handy-Telefonieren in Öffentl.	„	30%	„	27%	„	57%
Flugzeuge	„	**27%**	„	**31%**	„	**58%**
Etc.						

Zu viel Lärm: Salzburg leidet wie Innsbruck

Aus Salzburger Nachrichten (SN) vom 18. Jänner 2007: Flughafen: **„Es reicht!"** –
Der Fluglärm in Salzburg war zuletzt enorm. Empörte Anrainer drohen mit einem „zweiten Hainburg". Astrid Rössler ist Umweltjuristin. Sie nimmt den steigenden Flugverkehr nicht mehr hin. Die scheinbare Harmonie rührt daher, dass viele Betroffene mürbe geworden sind. Es herrscht tiefe Resignation. Die Flughafenleitung führt Scheingespräche mit uns. Man glaubt, uns mit kleinen Zugeständnissen beruhigen zu können. ...Wir haben einen Beirat verlangt, in dem auch wir Anrainer vertreten sind. ... Wir wollen eine Deckelung der Flüge**....Ein Gutachten aus dem Jahr 1992 sagt, dass fünfzig bis 60 Flüge pro Tag schon zu viel sind.** Am Samstag waren es bei 260. .. wir fordern mehr passive Lärmschutzmaßnahmen. Wenn der Flughafen wie zuletzt am Samstag an einem Tag 800.000 Euro Umsatz macht, müssen 20.000 Lärmschutzfenster für Anrainer finanzierbar sein. ... Wir lassen uns nicht mehr abspeisen....Wir sehen ein, dass der Flughafen wichtig für Salzburg ist. Aber nicht allein auf Kosten unserer Lebensqualität. Es reicht!
Aus SN vom 15. Februar 2007: Nach Protesten: Airport lenkt ein.
Aussprache mit Anrainern im März. Salzburg Airport könnte ein Stadtflughafen mit Ruhezeiten am Wochenende werden. (Wann wird der Innsbrucker Flughafen einlenken??)
Aus SN vom 19. Februar 2007: Dritte Anzeige gegen Flughafen.
Gegen die Betreiber des Flughafens Salzburg wurde am Wochenende die dritte Anzeige wegen Übertretung der Betriebszeiten erstattet. Am Samstag hatte es 234 Flugbewegungen gegeben. Vor allem 6 Starts und Landungen nach 22 bzw. 23 Uhr regten die Anrainer auf.
Aus SN vom 13.3.2007: Beirat für den Flughafen gefordert
Airport-Manager sind um „friedliche Koexistenz" bemüht – Verhandlung
Weekend Salzburg vom 24./25.3.2007: Einigung mit Anrainern
Bei den Verhandlungen des Salzburg Airport und seinen Anrainern konnten nun positive Ergebnisse erzielt werden. Künftig sollen die Betriebszeiten des Flughafens, von 6 bis 23 Uhr, strikt eingehalten werden. Flugbewegungen danach müssen speziell genehmigt werden. Und Ausnahmen bei der Betriebszeit müssen vorab mit den Anrainersprechern vereinbart werden.

Flughafen Bozen: Volksabstimmung läuft

10 Jahre sind vergangen seit der Diskussion um den Ausbau des Bozner Flughafens. Vertreter der Schutzgemeinschaft waren damals zu einer großen Versammlung mit dem Verkehrslandesrat Di Puppo eingeladen und haben den Anwesenden eine chronologische Auflistung über den Ausbau des Innsbrucker Flughafens zur Kenntnis gebracht und bereits damals vorhergesagt, dass es bei dem damals vorgesehenen Ausbau nicht bleiben wird, sondern in Salamitaktik immer weiter ausgebaut werden wird. Damals haben 34.635 Flughafengegner ihre Unterschrift gegen einen Ausbau des Bozner Flughafens geleistet. Damals wurden aber ebenso der Bevölkerung zahlreiche Versprechungen seitens der Politik und der Betreiber gemacht, aber gehalten wurde nichts.
Nun geht es um einen neuerlichen Ausbau des Flughafens – **aus Gründen der „Sicherheit"!** Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz fordert aufgrund von ökologischen, klimarelevanten, gesundheitlichen, gesellschaftspolitischen und nicht zuletzt ökonomischen Gründen nicht nur eine Abkehr von den Ausbauplänen, sondern einen vollständigen Rückzug des Landes aus allen Flugplatzbeteiligungen.
Die derzeit laufende Volksabstimmung zum Flugplatz Bozen hat zum Thema: Ja oder Nein zum Ausbau, Ja oder Nein zu weiteren Subventionen durch unsere Steuergelder. Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz vertritt dabei eine klare Linie: **NEIN zum Ausbau des Flugplatzes, NEIN zum Einsatz größerer Flugzeuge, NEIN zur zusätzlichen gesundheitlichen Belastung der Südtiroler Bevölkerung, NEIN zu dieser sinnlosen Verschwendung von Steuergeldern.**
(Aus „Naturschutzblatt" 2/2007 vom Dachverband für Natur und Umweltschutz)

Impressum: Herausgeber und Medieninhaber:
Verein 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