

Sponsoring. Post  
Verlagspostamt 6020  
Postgebühr bar bezahlt  
Jahresabonnement € 12,-  
GZ 02Z030291 S



INFORMATION 3/2013

Ausgabe Nr.21

## Pernetta neuer Flughafendirektor

**„Falch will sich mit einem Rekordergebnis verabschieden.“**

*So und ähnlich können wir es in den Medien lesen.*

*Klar ist es ein Rekordergebnis, wenn ein „Regionalflughafen“ eine Million Passagiere pro Jahr abfertigt. Aber es ist sicher auch ein Rekord, wenn im Wintercharter die Flieger im Minutentakt über die Häuser donnern.*

*In seiner Zeit als Flughafendirektor hat Falch das Leben bzw. die Lebensumstände vieler Menschen verändert, und das nicht zum Positiven.*

*Für die Anrainer wird der „Mister Flughafen“ als „Mister Fluglärm“ in Erinnerung bleiben. Unsere Hoffnung, dass er sich als der Flughafendirektor, der Lärmschutzmaßnahmen für die Anrainer installiert hat, zurück zieht, hat sich leider nicht erfüllt.*

*Vielleicht gelingt es seinem Nachfolger, dieses Verdienst für sich zu beanspruchen.*

**Ende März 2014 geht der bisherige Geschäftsführer der Tiroler FlughafenbetriebsgmbH, Falch, in Pension.**

Nach einem Hearing der besten vier aus 40 Bewerbern, fiel die Wahl auf den bisherigen Prokuristen Marco Pernetta (46).

Er wird voraussichtlich einen Fünfjahresvertrag bekommen.

Pernetta wurde 1967 in Berlin geboren und hat Luft- und Raumfahrttechnik studiert. Seit 14 Jahren ist er in leitender Funktion am Innsbrucker Flughafen tätig und seit 2005 Mitglied der Geschäftsleitung.

Sowohl Falch wie auch die Politik zeigen sich erfreut über die Wahl und sind überzeugt, dass Pernetta „den bisher sehr erfolgreichen Weg des Innsbrucker Flughafens fortsetzen kann und wird“.

Dieser bisherige „erfolgreiche Weg“ beschränkte sich jedoch ausschließlich auf die Wirtschaftlichkeit und Gewinnmaximierung ohne Rücksicht auf die Interessen der anrainenden Bevölkerung, für die dieser Weg mit immer mehr Dreck und Lärm gepflastert war.

Die Menschen in Innsbruck und Umgebung haben ein Recht auf eine Lebensqualität, die im Rahmen der wirtschaftlichen Interessen endlich einen fixen Platz haben muss. Die, die Kritik am Unverständnis und den

mangelnden Maßnahmen des Innsbrucker Flughafens zum Schutz der Bevölkerung üben sind keine Neider und keine Spinner.

Eine moderne, neue Firmenphilosophie ohne Ängste muss Platz greifen: Rücksichtnahme und Einbindung, nicht Benützung und Vernachlässigung der Anrainer!

Das Wort „Anrainer“ scheint im schon alten, bis heute nicht aktualisierten Masterplan des Innsbrucker Flughafens nirgends auf, der Stellenwert dieser Bevölkerungsgruppe ist somit ganz klar. Lärm und Schadstoffe: da darf in Innsbruck niemand mehr wegschauen.

**Wenn es die neue Flughafenleitung versteht, die Anrainer endlich zu respektierten Partnern zu machen, gewinnt sie viel mehr als sie verliert.**

Lärmschutzmaßnahmen, jedenfalls, werden den Jahr für Jahr das „beste Ergebnis bisher“ erzielenden Innsbrucker Flughafen nicht ruinieren.

Wir sind guter Dinge, dass die Stadt Innsbruck als de facto Haupteigentümerin des Innsbrucker Flughafens die Chance ergreift, Flughafen und Anrainer an die Hand zu nehmen und in eine gute Zukunft zu führen – zum Wohle des Flughafens ebenso wie der Anrainer – und damit für eine allumfassend positive Zukunft der Stadt Innsbruck.

## Flughafen Salzburg - Bayern wehrt sich

**Derzeit eskaliert im Berchtesgadener Land/Rupertiwinkel ein Konflikt um den Fluglärm vom Salzburger Flughafen.**

Inzwischen wird von österreichischer Seite her sogar offen mit Weltkriegs- und Naziparolen geschossen.

Deutschland drängt seit Jahren wegen des Lärms der in Salzburg landenden Maschinen auf eine gerechtere Lastenverteilung bei den Anflügen, die zurzeit zu 90 Prozent über bayrisches Gebiet abgewickelt werden, vor allem über Freilassing.

Das Gebiet gehört zum Wahlkreis von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU). Der will endlich sein Wahlversprechen einlösen. Das deutsche Ziel sind 70 Prozent. Der

komplizierte Süd-Anflug auf den Salzburg Airport setzt aber Investitionen und eine spezielle Schulung der Piloten voraus.

In der Verordnung – die in Österreich als Ramsauer-Verordnung bezeichnet wird – heißt es zwar: Es würden weder die Wirtschaftlichkeit und Kapazität des Flughafens infrage gestellt, doch da besitzen die Salzburger eine andere Wahrnehmung. Sie sehen die Existenz des Flughafens gefährdet. Salzburgs Landeshauptmann Wilfried Haslauer (ÖVP) spricht von einer „Kriegserklärung“, die nicht hingenommen werde und meint, Salzburg müsse ja auch Hunderttausende deutsche Urlaubertaus auf dem Weg in den Süden ertra-

gen. Direkt in die Nazikiste griff der Vizebürgermeister von Salzburg, Harry Preuner (ÖVP). Er verglich die Flugbeschränkung mit der 1000-Mark-Sperre der Nazis. Die hatten 1933 versucht, den Tourismus aus Deutschland nach Österreich abzuwürgen, indem jeder Deutsche bei der Ausreise 1000 Reichsmark zahlen musste.

Verkehrsministerin Doris Bures wird sich wegen der Verordnung mit Ramsauer (CSU) treffen, Bundeskanzler Faymann selbst setzt auf ein Gespräch mit der deutschen Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU). Inzwischen verteilt BM Schaden am Flughafen höchstpersönlich Flugblätter an die Fluggäste.

## Entzweit Flughafenstreit nun Stadt-Regierung?

**Was derzeit rund um den Salzburger Flughafen passiert, bestätigt einmal mehr, welche Werte bei der österreichischen Politik ganz oben stehen.**

**Der Bayrische Verkehrsminister hat das ewige Hinhalten satt und reagiert entsprechend. Die Gesundheit der Anrainer ist ihm wichtig.**

**Auf Salzburger Seite sieht man nur einen wirtschaftlichen Niedergang.**

**Das Wort „Anrainer“ fällt nicht ein einziges Mal, schon gar nicht „Lärmbelastung“.**

**Verantwortungsvolle Politik sieht anders aus. Sie hat zum Wohle aller zu agieren, auch wenn es manchmal einen kleinen Schritt zurück bedeutet.**

**Der anhaltende Streit um den Salzburger Flughafen belastet jetzt auch die rot-grüne Regierung der Stadt Salzburg. Bürgermeister Heinz Schaden (SPÖ) macht LH.Stv. Astrid Rössler (Grüne) für die Misere mitverantwortlich - sehr zum Ärger der Bürgerliste in der Stadt.**

Schaden geht mit Rössler hart ins Gericht: Rössler war der Beginn der Probleme um den Salzburger Flughafen, sagt er, sie habe bewusst auch in Bayern die Anrainer mobilisiert und dann auch noch persönlich profitiert: immerhin habe sie in der Landespolitik Karriere gemacht.

Jetzt soll die Salzburger Grünen-Chefin wenigstens ihre Anzeige bei der UVP-Behörde gegen den Flughafen zurückziehen, verlangt Schaden. Die Stadt-Grünen reagieren empört: dem deutschen Verkehrsministerium

werde es wohl egal sein, ob Rössler ihre Anzeige zurückzieht oder nicht. An der aktuellen Flughafen-Misere sei nicht nur eine Person schuld, es brauche vielmehr einen Schulterschluss aller politischen Kräfte.

Bürgerlisten-Klubchef Helmut Hüttinger wirft Bürgermeister Schaden vor, den Flughafen für den Stadt-Wahlkampf zu missbrauchen. Was Schaden freilich anders sieht: die Anzeige habe Gewicht, noch dazu, wo Rössler sie als Anrainervertreterin eingebracht habe und jetzt politisch zuständig sei.

Die kritisierte Landespolitikerin verfolgt die Debatte relativ entspannt. Die Anzeige habe der Anrainerschutzverband eingebracht, nicht sie. Daher könne sie diese gar nicht zurück ziehen. Klar ist, die Salzburger Flughafen-Anrainer müssen vor weiterem Schaden bewahrt werden.

## Pro Airport: Unterschriftenaktion läuft

**Der Betriebsrat der Salzburger Flughafengesellschaft startet eine Unterschriften-Aktion unter Einheimischen sowie Gästen und Kunden weltweit. Diese soll mithelfen, den Airport gegen Ziele der bayrischen Politik zu verteidigen, die zur Schließung führen könnten. (?)**

Die Einschränkungen für Starts und Landungen über Freilassing Gebiet würden den Flughafen existenziell gefährden, stellt der Betriebsrat fest. Für die Region Salzburg, Südbayern und Oberösterreich entstünde ein enormer wirtschaftlicher Schaden, argumentieren die Initiatoren, unter

anderen auch die AK Salzburg. Man ersucht die Bevölkerung um breite Unterstützung.

**Der Gedanke, dass sich Politik und AK einmal derart für die Gesundheit und gegen den Fluglärm der Bevölkerung einsetzen könnten, scheint wohl vermessen.**

# Wintercharter 2014 und wieder kein Lärmschutz

**Wir habens gelesen: Falch will sich mit einem Rekordergebnis verabschieden.**

Bedeutet: Money, money, money für den Flughafen, Lärm und Dreck für die Anrainer. Seine Geschäftspolitik wird nicht nur in den Flughafenannalen sondern auch in vielen Krankenblättern der Anrainer ihren Niederschlag finden.

Ein wiederum „bestes Betriebsergebnis aller Zeiten“ kommt für die Anrainer schon fast einer gefährlichen Drohung gleich. Immer größere Maschinen bringen immer mehr Passagiere und immer mehr Abgase und Lärm. Dieser wird dann gemittelt und alles ist gut. Weit über hundert Flugbewegungen an den

Chartersamstagen mit Lärmspitzen, die sich knapp unter 100 dB im Siedlungsgebiet bewegen, fallen im Jahresschnitt ja nicht ins Gewicht. Was braucht es da Lärmschutz? Erholen können wir uns während der Arbeit unter der Woche oder wir fahren halt raus an den Samstagen der drei Monate Wintercharter. Es ist doch so schön in Tirol und irgendwo auch ruhig. Wieso sonst kommen so viele Touristen?

Wir können sie nicht mehr hören diese Relativierungen und Beschönigungen. **Wir haben es satt, uns als ewige Verlierer die Lobhymnen an den Flughäfen anzuhören und auch noch belehrt zu werden, dass wir durch den Flugverkehr nur gewinnen.**

## Impressum:

**Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport - AIA**

**ZVR-Zahl 875003789**

p.A. Ulrike Unterleitner,  
6020 Innsbruck,  
Lohbachufer 15

Tel.Nr. 0699-12263546

E-Mail:

[schutzgemeinschaft@aon.at](mailto:schutzgemeinschaft@aon.at)

## Bankverbindung:

BAWAG PSK Innsbruck,  
Kto.Nr.

AT461400066810-063-492

## Tyrolean Absiedelung - was kommt?

**Im April d.J. wurde die Verwaltung der Tyrolean nach Wien verlegt. Experten glauben, dass die verbleibenden Teile von Tyrolean in Innsbruck ebenfalls nicht zu halten sein werden.**

Die Technik sei nur so lange gesichert, wie die Tyrolean Turboprop-Maschinen (Bombardier Dash-8-Q-400) einsetze. Diese werden in Innsbruck gewartet. AUA-Vorstand Jaan Albrecht hatte davon gesprochen,

dass die Technik „vorerst“ in Innsbruck bleibt.

### **Doch was kommt dann?**

Man wird die Werkshalle der Tyrolean sicher nicht leer stehen lassen. **Wie wird sich ein neues Unternehmen gegenüber den Anrainern positionieren?**

Bereits jetzt kommt es durch die nach den Wartungen unerlässlichen Probeläufe zu unnötigen Lärmbelastungen der Anrainer aufgrund der

Fehlkonstruktion des Probelaufstandes. Tyrolean Airways muss man zu gute halten, dass man sehr bemüht war, auf die Anrainer Rücksicht zu nehmen.

### **Oder wird gar die Flughafenbetriebsgesellschaft auch die Werkshalle als Hilfsbetrieb übernehmen?**

Hier ist sicher auch die Politik gefragt, wachsam zu sein, um eine mögliche weitere (neue) Belastung hintan zu halten.

## Taming Aviation - die Zähmung der Luftfahrt

**Aus Österreich kommt die Initiative „Taming Aviation“. Mit einer Petition an das Europäische Parlament fordert sie, den in der EU bislang bevorzugt behandelten Flugsektor zu zähmen, zum Beispiel in steuerlicher Hinsicht oder in Sachen Nachtflugverbot.**

Auf der ersten internationalen Flughafen-Anwohner-Konferenz in Attaching bei Freising Ende Juni wurde bereits darüber diskutiert, jetzt kann man die Petition der Juristin Dr. Susanne Heger unterschreiben. Unterstützt wird die Initiative von Bürgerinitiativen aus ganz Europa.

Drei der vier Forderungen von Taming Aviation behandeln die Finanzierung des Flugsektors. Gegenüber anderen Märkten, insbesondere an-

deren Formen der Mobilität, wie Bahn, Bus und Rad existieren derzeit massive Ungleichbehandlungen zugunsten der Luftfahrtindustrie. Die Befreiung von der Umsatz- und Mineralölsteuer sowie versteckte Subventionen durch Incentives der Flughäfen an Fluglinien gehören aufgehoben. Taming Aviation fordert, die Luftfahrt ohne Ausnahme in das europäische Steuersystem einzugliedern.

Diese Forderung ist neu. Die vollständige Eingliederung der Luftfahrt in das normale Steuersystem geht über ein Ticketsteuer weit hinaus. Ziel der Petition ist hier, die Luftfahrt im Vergleich zu anderen Märkten prinzipiell gleich zu behandeln.

Die Forderungen von Taming Aviati-

on fallen in eine Zeit hitziger Diskussionen in Brüssel. Dort wird verhandelt, wie die neuen Richtlinien für die Subvention von Flughäfen und Fluglinien aussehen sollen. Damit kommt Taming Aviation genau zur rechten Zeit.

Weiterhin findet sich in den Forderungen der Initiative das Einhalten einer achtstündigen Nachtruhe. Acht Stunden sind der Mindeststandard zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Und diese acht Stunden gilt es unbedingt und ohne Ausnahme in der gesamten EU einzuhalten.

Je mehr Bürger die Petition unterschreiben, umso mehr Gewicht erhält „Taming Aviation“ beim Europäischen Parlament. Machen Sie mit: [www.tamingaviation.eu](http://www.tamingaviation.eu)

## **Auszug aus der Stellungnahme des Vereins Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA zu den Aktionsplänen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG**

**Der Flughafen Innsbruck stellt nicht nur auf Grund seiner Lage sondern auch wegen der Zweigeteiltheit im Verkehrsaufkommen eine Besonderheit dar.**

Es ist vor allem der Wintercharter mit den extrem belasteten Wochenenden, der das Maß des Erträglichen weit überschreitet. Außerdem sind die Lärmreflexionen (Selbstverstärkungseffekt) aufgrund der Topografie in Innsbruck besonders hoch. Vergleichbar mit den Berechnung in der Untersuchung der Lärmemissionen an den Alpenstraßen im Alpenzustandsbericht der Alpenkonvention 2007.

Durch die Berechnungsmethode zur Erstellung der Fluglärmkarte für Innsbruck kann daher die Realität nicht dargestellt werden. Die für den Fluglärm angenommenen Lärmindizes von 65 dB Tag-Abend-Nacht, bzw. 55 dB Nacht sind angesichts der hohen Störwirkung von Fluglärm für die Aktionsplanung Flugverkehr viel zu hoch angesetzt und zu senken. Dies wird nicht nur vom Lebensmittelministerium angeführt, sondern auch durch zahlreiche Studien verschiedener Fachrichtungen und durch die Vorgaben der WHO bewiesen. ....

### **ad 4 Zusammenfassung der der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten der strategischen Lärmkarten**

Hier geht nicht hervor, um welche Tage es sich handelt. Wenn von 6 **charakteristischen** Tagen gesprochen wird (und man davon ausgehen will, dass die reale Belastung der Bevölkerung erhoben werden soll), dann müssten dies sechs Tage im Wintercharterbetrieb inkl. einem Wochenende sein. Wenn etwas für den Flughafen Innsbruck charakteristisch ist, dann ist es der Wintercharter mit Lden-Werten bis über 70 dB an manchen Tagen!

Es ist zu hinterfragen, inwieweit es sinnvoll ist, als Berechnungsgrundlage die ÖAL-Richtlinie Nr. 24-I, die ja inzwischen zurückgezogen wurde, für den Zeitraum 2013 bis 2018 heranzuziehen.

Es ist nicht angegeben, um welches Geländemodell es sich bei den Berechnungen handelt. Dies spielt jedoch in Innsbruck durch die Lage des Flughafens in der Talsohle, umgeben vom Siedlungsgebiet an den Hanglagen, eine besondere Rolle.

Wie wird in der Hochrechnung der Flugrouten auf das gesamte Jahr die sog. „Föhnroute“ mit ihren Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung bewertet?

Grundsätzlich fehlt in diesem Punkt auch ein Hinweis darauf, wo man die zu Grunde liegenden Daten einsehen kann.

### **ad 5 Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind**

Die Anzahl der betroffenen Einwohner > 55 dB lässt daran zweifeln, dass man 6 **charakteristische** Tage als Grundlage zur Anzahl und Art der Flugbewegungen heran gezogen hat. Es fehlt die Möglichkeit zur Überprüfung, bzw. der Hinweis darauf, wo diese einzusehen sind.

### **ad 6 Angabe von besonderen Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen**

Der Ansatz der Verbesserungswürdigkeit erst ab 65 dB Lden widerspricht allen gängigen Erkenntnissen, die ab 65 dB bereits eine Gesundheitsschädigung beweisen.

Die Schwellenwertüberschreitung allein darf nicht die Grundlage für Aktionspläne sein, wenn die Literatur bereits ab 60 dB Lden von Gesundheitsbeeinträchtigungen schreibt.

### **ad 8 Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung**

Solche, der Homepage des Flughafens Innsbruck entnommenen „Maßnahmen“ zur Lärminderung stellen eigentlich einen Affront der beeinträchtigten Bevölkerung dar und sind nichts anderes als Gemeinplätze, weder konkretisiert noch nachvollziehbar.

Allein die Betriebszeiten bedeuten – genau gelesen: Alles was Flügel hat kann in Innsbruck zwischen 6.30 und 23.00 Uhr landen, dazu kommt noch die Betriebspflicht nach LFG, die in Innsbruck gerne bemüht wird – und nicht nur für lebensrettende Flüge.

Die Lärmabhängigen Landegebühren betreffen in Innsbruck genau 1 Flugzeugtypen. Den Rest findet man in Klasse IV, bedeutet: kein Aufschlag trotz Max.Pegel >100 dB.

Auch die Slot Coordination im Wintercharter mit 90 Flugbewegungen in 10 Stunden wird umgangen. Nur ein Beispiel: Samstag, 12.1.2013 mit 124 Flugbewegungen in 10 Stunden.

Bei den lärmarmen An- und Abflügen muss man beachten, dass es sich hier um keine Muss-Bestimmungen handelt und es schlussendlich im Ermessen des Piloten liegt, wie er an- oder abfliegt.

Die erwähnten RNAV und SID Verfahren dienen auch eher der besseren Auslastung der Slots als dem Lärmschutz.

### **ad 9 - 11**

Hier fehlen verpflichtende Maßnahmen, die von Betreiberseite zu setzen sind. Aufgrund der Lage des Innsbrucker Flughafens mitten in der Stadt müssen hier Schutzmaßnahmen für die Betroffenen vor allem durch vorgeschriebenen immissionsseitigen Lärmschutz getroffen werden.

Sowohl Road Map als auch der „ausgewogene Ansatz“ befassen sich vorrangig mit der Sicherung der Flughafenkapazitäten. Auch die Schaffung von Bauverbotszonen stößt in Innsbruck an seine Grenzen.

Eine Selbstbeschränkung in den Flugbewegungen funktioniert schon deshalb nicht, da diese durch die „Betriebspflicht“ jederzeit umgangen werden kann. ....

### **ad 16 Bestehende Lärmschutzprogramme**

Lärmschutzprogramme wurden vom Innsbrucker Flughafen weder für notwendig erachtet noch durchgeführt. Dies hat die Flughafenleitung nicht nur gegenüber den betroffenen Bürgern sondern auch anerkannten, international tätigen Lärmschutzexperten erklärt.

### **Schlussbemerkung:**

Der vorliegende Entwurf stellt die Fluglärmsituation in Innsbruck aufgrund statistischer Angaben und Berechnungen dar und kommt daher zum Schluss, dass der Innsbrucker Fluglärm für die Bevölkerung keine Belastung darstellt und verhindert dadurch jegliche Lärmschutzmaßnahmen, die selbst von Innsbrucker Experten bei Stadt und Land gefordert werden.

.....