

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



AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 3/2019

Ausgabe Nr.39

Pistensanierung und Terminal-Neubau

Bei unserem Jour fixe am 26.11.2019 mit Dir. Pernetta und Pressesprecher Dierich waren natürlich die Bauarbeiten am Flughafen Innsbruck mit Pistensanierung und Terminal-Neubau das Thema Nummer eins.

Nicht zuletzt deshalb, weil in den Medien die verschiedensten Szenarien – bis hin zur Auflassung des Flughafens – kolportiert wurden. Wir als AIA haben uns hier bewusst zurückgehalten, da wir so ein politisches Hickhack auf polemischer Ebene nicht teilen.

Wobei wir es sicher als legitim erachten, dass der Blick in die Zukunft eines Flughafens wie der von Innsbruck und die Frage, wie sich die Entwicklungen in der Luftfahrt auf seinen Betrieb auswirken (können), jedenfalls gestattet sein müssen.

Pistensanierung

Die über 50 Jahre alte Betonplatte bleibt als Trägerschicht erhalten, doch die über die Jahrzehnte aufgetragenen drei Asphalt-schichten müssen abgefräst und erneuert werden, ist doch die oberste immerhin schon 20 Jahre alt. An der Pistenlänge und –breite wird nichts verändert, nur die zwei Umkehrflächen im Osten und Westen würden eine „neue Geometrie“ erhalten. Hierzu wurde erklärt, dass beim Bau der Landebahn angedacht war, an den Enden jeweils eine Zufahrtsmöglichkeit zu errichten. So ergab sich die unübliche eckige Form dieser Platten. Diese sollen jetzt abgerundet werden im Sinne eines leichteren Procederes für die Flugzeuge, keinesfalls jedoch, um größere Maschinen nach Innsbruck zu holen.

Für die Pistensanierung sind zwei Bauphasen angedacht. Im Frühjahr 2021 werden die Vorarbeiten beginnen. Dies bedeutet für die Anrainer zwei Monate entsprechenden Lärm in der Nacht. Die Fräs- und Asphaltierungsarbeiten werden dann im Herbst 2021 durchgeführt werden, verbunden mit einer vierwöchigen Pisten-Totalsperre, um Nacharbeiten zu vermeiden. Es verbleibt jedoch immer noch eine Arbeitszeit von 6 bis 22 Uhr und die Hoffnung auf entsprechendes Wetter. Vier Wochen Totalsperre sind das Limit. Spielt das Wetter nicht mit, wird man auch während der Nacht arbeiten müssen.

Neubau des Terminals

Der Hauptterminal des Flughafens sei zu den Olympischen Spielen im Winter 1964 erbaut worden und entspreche mittlerweile nicht mehr den modernen Standards, so der Flughafendirektor Marco Pernetta.

Das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt 90 Mio. Euro – davon 47 Mio. reine Baukosten.

Da drängt sich doch die Frage auf: Eine derart hohe Investition wird wohl sicher nicht getätigt werden, wenn es dadurch nicht auch Vorteile für den Flughafen gibt? Welche sind das? Damit sich das rechnen kann, steht für uns eine angepeilte Kapazitätserhöhung eigentlich außer Zweifel.

Nach Aussagen der Herren Pernetta und Dierich ergibt sich die Notwendigkeit eines Neubaus des Hauptterminals natürlich aus dessen Alter und der Konstruktion, die die Kosten einer Sanierung auf den Level von Neubaukosten bringen würden. Eine Änderung der Anzahl der Gates stehe nicht zur Diskussion, lediglich die Infrastruktur im Gebäude würde geändert werden. Natürlich hoffe man auf eine Kapazitätserhöhung im Rahmen von ca. 1% jährlich, jedoch nicht bei der Anzahl der Flüge sondern bei den Passagierzahlen infolge besserer Auslastung der Flugzeuge.

Flieger unter 100 Passagieren würden sich nicht mehr rechnen und sind auch jetzt in Innsbruck schon fast verschwunden, ebenso wie solche mit mehr als 200, wie z.B. die Boeing 767. Das Bestreben sei daher die Auslastung im Segment 100+, wie Embraer 195 oder Airbus 320neo etc., die als moderne Flieger im Start- und Landeverhalten entsprechend „leise“ sind.

Dass der Flughafen diese Kosten aus dem eigenen Betriebsergebnis heraus decken will, ist löblich. Dies bedeutet jedoch das Einstellen der Ausschüttung von Dividenden und das bedeutet wiederum, dass der Steuerzahler die daraus resultierenden Lücken in den Budgets der Eigentümer füllen muss.

Das „Schmuckkästchen“ unter den Flughäfen wird also neu gestaltet. Die Anrainerschutzgemeinschaft wird genau aufpassen, dass sich dieses nicht als Büchse der Pandora entpuppt.

Zu laut für unsere Gäste?

Im Sommer 2019 erhielten wir nachstehendes Mail von Herrn Richard A., das auch einmal zeigt, wie selbst Urlauber vom Flugverkehr dermaßen beeinträchtigt werden, dass sie sich auf die Suche nach uns gemacht haben:

Ich habe diese Email-Adresse über aia-tirol.at und möchte Ihnen an erster Stelle gratulieren und mich für Ihr Engagement bedanken.

Dann eine kurze Erklärung, warum ich Ihnen schreibe. Meine Familie und ich kommen aus Berlin und machen gerade in Innsbruck Ferien. Wir haben einen sehr netten Patenonkel hier und sind glücklich mit dem Zug mit einmal Umsteigen in München sehr angenehm hier angekommen. Unsere Unterkunft ist in Hötting und das liegt natürlich direkt neben dem Flughafen.

Wir haben in Berlin ein massives Flughafen-Problem, das Sie sicherlich kennen. Wir wohnen auch da unmittelbar am Flughafen Tegel und es ist manchmal kaum zum aushalten.

Nun fragte ich mich natürlich, wie sieht es hier aus? Gibt es hier Menschen, die sich dagegen wehren? Wo finde ich die? Also hier bei Ihnen! Ihr Mitteilungsblatt spricht mir ganz aus der Seele. Vielleicht ist es ja interessant, dass wir uns vernetzen? Ich könnte beispielsweise einen Artikel für Sie schreiben, wie es in Berlin aussieht.

Gerne nahmen wir das Angebot an:

Liebe Leser*innen des Mitteilungsblatt der AIA Tirol, ich möchte Ihnen hiermit einen kurzen individuellen Überblick über den Zustand an den Flughäfen in Berlin geben. In Berlin halten wir uns ja für den Nabel der Welt und glauben, dass die ganze Welt uns zuschaut. Kann, aber muss nicht so sein. Jedenfalls haben meine Familie und ich Urlaub in und um Innsbruck gemacht und haben die ersten Tage in Hötting verbracht. Wir waren verblüfft, dass wir aus der Ein- und Ausflugschneise in Berlin gleich wieder in eine in Innsbruck geraten sind. Darum interessierte ich mich, wie die Menschen in Innsbruck mit ihrem Flughafen umgehen. Daraus entstand der Kontakt zur AIA und meinem Angebot, einen Bericht über das Geschehen in Berlin zu schreiben.

Die Eröffnung des BER, des neuen Airports Berlin-Brandenburg an der Südseite des schon bestehenden Flughafens Berlin-Schönefeld ist für den 03. Juni 2012 geplant gewesen. Es gab schon Plakatwerbung, die in der ganzen Stadt hing, dass es bald so weit sei, der neue Flughafen Willy

Brandt wird bald aufgemacht. Das ist tatsächlich jetzt schon über sieben Jahre her. Im Herbst 2020 ist die immer wieder ver- und nach hinten geschobene Eröffnung geplant. Meine Familie und ich hoffen, wie viele tausende andere Menschen auch, dass es dann wirklich so weit ist. Denn es gibt den Beschluss, dass wenn der neue BER aufmacht, der alte TXL zumachen muss. In der Zwischenzeit agiert Berlin also mit zwei Flughäfen: Schönefeld und Tegel. Allein, dass TXL innerstädtisch liegt und mit seinen Starts und Landungen ca. 400.000 Menschen beeinträchtigt. Es gibt eine Einschränkung, zwischen 23 Uhr und 6 Uhr morgens sollen keine Flüge stattfinden, aber auch da gibt es etliche Ausnahmen: Sonderflüge und auch immer wieder verspätete.

Um einen Eindruck zu bekommen, was das Leben an/auf/ neben einem Flughafen bedeutet, möchte Ihnen empfehlen, den Artikel aus dem Tagesspiegel zu lesen. Hier schreibt ein Angestellter des Bodenpersonals, was es heutzutage bedeutet, unter Bedingungen von ständig steigenden Flugzahlen seinen Job zu machen.

Das kommt dann auch in einen allgemeinen Kontext, der nichts anderes heißt als:

Müssen wir alle so viel fliegen? Nur weil es so billig ist? Wir haben eine Verpflichtung, unsere Erde zu schützen und es sieht derzeit nicht gut aus. Es gibt etliche Wege, noch mehr zu tun. Warum ist Fliegen so billig? Warum wird keine Kerosinsteuer erhoben? Fragen Sie die Politik!

Die Reise nach Innsbruck haben wir mit der Bahn gemacht und es war eine wunderbare Fahrt. Wir haben sechs Stunden von Berlin gebraucht. Wir haben in Innsbruck Fahrräder geliehen und haben die sehr netten Menschen kennenlernen dürfen. Wir möchten gerne wiederkommen. Mit der Bahn. Und mit Ihnen ins Gespräch kommen. Vielen Dank für Ihre Initiative und ich bitte Sie in Angesicht der Klima-Krise aktiv zu werden, gerne gemeinsam und mit Herz und Humor, wie ich es in Innsbruck erlebte!

Wir sehen also, dass die Probleme mit und um einen Flughafen überall die gleichen sind, egal ob Innsbruck, Berlin oder sonst wo auf der Welt. Die Menschen haben es satt, dem Fluglärm und den durch den Flugverkehr erzeugten Emissionen ausgesetzt zu sein und verstehen nicht, warum angesichts der Klimakrise hier immer noch auf Wachstum gesetzt wird.

https://page-online.de/wp-content/uploads/2012/03/KR_120330_BER_2-650x459.jpg

Die Zahlen der Senatsverwaltung gehen von 300.000 aus, ihre Karte:

<https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/tegel/index.shtml>

berücksichtigt keine Veränderung durch Windrichtungen und ist auch in der Dezibelmessung mit Zweifel zu betrachten

<https://www.tagesspiegel.de/gesellschaft/chaos-am-flughafen-tegel-das-hat-nix-mehr-mit-flugbetrieb-zu-tun/24526708.html>

Gespräch mit Austro Control Innsbruck

Ende November 2019 kam endlich das Gespräch der Anraierschutzgemeinschaft mit dem neuen Leiter der Austro Control Innsbruck (ACG), Herrn Dominik Stifter, zustande.

Nach diesem Sommer, der geprägt war von der nicht mehr auszuhaltenden Beeinträchtigung der Lebensqualität der Bewohner von Innsbruck vor allem durch die Flugbewegungen der ansässigen Sportflugvereine, Flugschulen und Rundfluganbieter, waren diese natürlich das Thema Nummer eins. Unser Fragenkatalog war ausführlich und wir erhofften uns Klarheit aus dessen Beantwortung. Nachstehend nun eine Zusammenfassung des Gespräches, in dem Herr Stifter nicht nur um eine erschöpfende Beantwortung unserer Fragen bemüht war, er klärte uns auch über die Zuständigkeiten, aber auch über die Grenzen der Kontrollmöglichkeiten der ACG auf.

Eine Conclusio vorweg: alles, was nicht explizit verboten ist, ist erlaubt.

Luftraum

Der Luftraum in Tirol gliedert sich in den kontrollierten und den nicht kontrollierten Luftraum. Der Unterschied besteht darin, dass man bei ersterem aufgrund der Datenaufzeichnungen jeden Flug nachvollziehen kann, wogegen man sich außerhalb auf die Einhaltung der Vorschriften durch die Piloten verlassen muss. Ähnlich wie im Straßenverkehr, wo auch vorausgesetzt wird, dass die StVO eingehalten wird.

Herr Stifter versicherte uns, dass die ACG sehr viel kontrolliert, die Kontrolle im unkontrollierten Luftraum jedoch nicht möglich ist.

Fliegen am Nordhang

Es besteht grundsätzlich ein Flugverbot für Sportflieger - außer Segelfliegerschlepps - auf der Nordseite, außer bei Föhn oder auf Verlangen des Piloten, das aber überprüft wird.

Bei den am Nordhang fliegenden Hubschraubern handle es sich um Polizeiflüge, auf die man sowieso keinen Einfluss hätte oder Rettungs- und Transportflüge. Transportflüge müssen angemeldet und bewilligt werden.

Platzrunde

Die Flughöhe für eine Platzrunde ist mit mindestens 3500 ft (ca. 1000 Meter) vorgeschrieben. Eine Platzrundenkarte für Innsbruck gibt es nicht. Jede Unterschreitung der Mindestflughöhe muss per Bescheid bewilligt werden.

Sightseeing- und Rundflüge

Die - vor allem im Internet beworbenen - Sightseeing- und/oder Rundflüge sind als „Lokalflug“ mit Abflug und Landung in Innsbruck gekennzeichnet, nicht aber als kommerzieller Rundflug. Die vorgeschriebene Flughöhe beträgt 4000 ft (ca. 1350 Meter). Ein Bescheid zur Unterschreitung der Min-

destflughöhe ist ebenfalls für Rundflüge nicht zu bekommen. Flüge über der Stadt sind nur im Zuge des An- und Abfluges, oder in großer Höhe zulässig.

Die vorgeschriebene Mindestflüge kann der Pilot unter einem Gleitwinkel von 3 Grad zur Landung verlassen. Doch spielen auch hier die Vorschriften der Flugzeughalter und Vereine eine Rolle und vor allem das Ermessen des Piloten. Eine Vorgabe, wann ein Flugzeug beim Start die Mindestflughöhe erreichen muss, gibt es nicht, auch keine vorgeschriebenen Steigprofile z. B. im Linien- und Charterverkehr.

Da unsere Beobachtungen, wie auch die der Menschen, die sich laufend bei uns melden, mit diesen Ausführungen nicht übereinstimmen, einigten wir uns darauf, dass wir Flüge, die wir als nicht vorschriftsgemäß erachten, zeitnah melden werden und uns die ACG selbstverständlich antworten wird.

Die im heurigen Sommer zu Aufregung und Unmut geführten stundenlangen Touch&Go-Schleppflüge haben wir natürlich auch angesprochen.

Nachdem diese nicht verboten sind, sie auch den übrigen Luftverkehr nicht beeinträchtigt haben und auch während der Betriebszeit erfolgten, hatte die ACG keine Handhabe, sie zu verbieten. Man habe jedoch auf den Verein dahingehend eingewirkt, dass so etwas in Zukunft nicht mehr vorkommen sollte.

Wir sehen manches naturgemäß etwas anders. Doch hier müssen wir uns an das Ministerium wenden, wie auch mit einigen anderen Anliegen, die sicher nach den derzeitigen Gesetzen anwohnerfreundlicher geregelt werden könnten.

Immer wieder erhalten wir Meldungen zu einer Maschine, die sehr tief über Innsbruck fliegt, verbunden mit mehreren Overshots (Überfliegen der Piste ohne zu landen).

Es handelt sich hier um ein Flugzeug der ACG, das diese Flüge zweimal jährlich zur Kontrolle der Navigationsanlage absolvieren muss. Zukünftig werden diese im Vorhinein auf der Homepage des Flughafens angekündigt werden.

Natürlich gibt es noch viel Handlungs- und Redebedarf, vor allem, was die allgemeine Luftfahrt betrifft, deren Flugbewegungen in Innsbruck das erträgliche Maß bereits jetzt weit überschritten haben. Die Grenzen der Möglichkeiten von Flughafen und ACG Innsbruck, hier leitend bzw. verbietend einzugreifen haben wir streckenweise erkennen müssen. Die Oberhoheit liegt in Wien.

Wir warten daher auf die neue Regierung, die uns vielleicht einen besseren und weitsichtigeren Verkehrsminister beschert. Dann werden wir auch eine Änderung der Luftfahrtgesetze und -vorschriften ansprechen, wie sie auch bereits von einigen Politikern gewünscht wird.

Am Boden bleiben

Greta Thunberg bleibt am Boden - und nicht nur sie. „Stay Grounded“ lautet das Motto eines globalen Netzwerkes, bestehend aus 120 Mitgliedorganisationen, die mit der Veröffentlichung eines 13-Punkte-Programms zur Reduktion des Flugverkehrs auf sich aufmerksam machten.

Stay Grounded, denn es gibt weder Hoffnung auf technische Innovationen für die klimaschädlichen Flüge noch ist die Kompensation von Emissionen eine Lösung. Es braucht eine Reduktion des Flugverkehrs.

Doch unser gesamtes Wirtschafts- und Gesellschaftssystem basiert auf globalem Austausch. Eine Welt ohne Flugreisen scheint unvorstellbar. Zudem herrscht im Luftfahrtsektor eine unglaubliche Wachstumseuphorie. Billiges Fliegen und ein wachsender Wohlstand in bevölkerungsreichen Staaten bringen immer mehr Menschen in die Luft.

Die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO berichtet 2018 von 4,3 Milliarden Passagieren weltweit und prognostiziert eine Verdoppelung in den nächsten zwei Jahrzehnten. Die Folgen dieses Wachstums sind schon jetzt erkennbar. Die Weltorganisation für Meteorologie der Vereinten Nationen meldet einen beängstigenden neuen Rekord bei der Treibhausgas-Konzentration. Prognostiziert wird ein Anteil von bis zu 22% des Flugverkehrs an den weltweiten CO₂ Emissionen! Und noch immer wird der Luftverkehr gefördert und herrscht Steuerfreiheit am Luftfahrtsektor.

Laut WIFO beträgt die jährliche indirekte Subvention des Flugverkehrs in Österreich € 330 Mio. für Kerosin und € 185 Mio. für steuerfreie Flugtickets.

Die internationale und auch nationale Politik überlegt hier jedoch kaum Eingriffe. So sind die internationalen Luftfahrtemissionen explizit nicht im Pariser Klimaab-

kommen enthalten, sie werden auch nicht über die UN-Klimarahmenkonvention geregelt. Das überließ man ausgerechnet der Internationalen Luftfahrtorganisation ICAO!

Am Boden bleiben. Das sollten auch die regionalen Politiker und Tourismusmanager.

Der Flugverkehr belastet nicht nur das globale Klima. Neben schlechter Luftqualität und gesundheitsgefährdendem Fluglärm gehen Flughäfen und Pisten auf Kosten von Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen. Das Beispiel vieler Städte zeigt, dass auch die wirtschaftlichen Folgen keinesfalls nur positiv sind, verdrängen Verkehr und Hotelketten doch kleine Läden und Landwirtschaft. Angetrieben von Billigfliegern werden die Städte vom Massentourismus überrollt. Wohnungen werden teils unerschwinglich, weil diese lieber kurzfristig lukrativ an Touristen vermietet werden.

Wir erinnern uns an den Aufschrei, der in allen Medien widerhallte, als man im Gemeinderat die Frage nach der Zukunft des Innsbrucker Flughafens stellte. Mit Innsbruck ohne Flughafen sah man schon den Untergang des Tourismus im Lande. Doch bleiben wir am Boden.

Im Tourismusjahr 2018/2019 zählte man in Tirol 12,4 Mio. Gäste, am Flughafen 1,1 Mio. Passagiere. Großzügig gerechnet - nach Abzug des reinen Outgoing - waren das 400 000 Menschen, die per Flugzeug in Tirol ankamen und wieder abflogen, also ungefähr 3% der Gesamtzahl der Touristen.

In einer Zeit, in der man dringend auf den Klimawandel reagieren muss, um diese Welt noch für unsere Nachkommen lebenswert zu erhalten, mag jeder für sich selbst beantworten, ob es nicht angeraten ist, einmal innezuhalten, ja sogar einen Schritt zurück zu machen, um vorwärts zu kommen.

In eigener Sache

Wieder ist ein Jahr vergangen und wir haben in Briefen, persönlichen Gesprächen und Telefonaten mit Politik, Flughafen, Austro Control und Ministerium daran gearbeitet, das Problembewusstsein zur Situation der Flughafenanrainer zu verstärken bzw. zu wecken. **Dies gelingt nur durch Ihre/eure Unterstützung, für die wir uns herzlich bedanken.** Gleichzeitig dürfen wir erinnern, dass ab Jänner 2020 der Mitgliedsbeitrag in Höhe von € 12.- wieder fällig wird. Unsere Kontonummer lautet AT46 1400 0668 1006 3492

Impressum:

Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport - AIA ZVR-Zahl 875003789

p.A. Ulrike Unterleitner, 6020 Innsbruck, Lohbachufer 15, Tel.Nr. 0699-12263546

Mail: schutzgemeinschaft@gmx.at, Web: www.aia-tirol.at

Bankverbindung: BAWAG PSK Innsbruck, Kto.Nr. AT46 1400 0668 1006 3492