



AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 2/2010

Ausgabe Nr.11

Über allen Gipfeln war Ruh

Auswertung der Fluglärm-Messstellen in Innsbruck:

Am Sonntag, den 18.04.2010 betrug der gemittelte Dauerschallpegel bei den Ursulinen 35,2 dB gegenüber den sonst gemessenen bis 64,2 dB, in Allerheiligen 22,7 dB zu sonst 57 dB.

Somit wird die Rechnung in Deutschland auch bei uns bestätigt.

Die Aschewolke des Unausprechlichen hat den Flugverkehr gestoppt und den Bewohnern in der Einflugschneise ein paar Tage der Ruhe und Erholung geschenkt.

Es war dies ein Gefühl, das man früher einmal gekannt, doch über die Jahre vergessen hat: am Wochenende einfach ausgeschlafen aufwachen anstatt geweckt zu werden.

Kein dröhnender Flugzeuglärm riss einen aus dem letz-

ten schönen Traum und verhinderte, wieder einschlafen zu können. Munter und gut gelaunt konnte man in den Tag hinein starten und es kam einfach nur Freude darüber auf, endlich einmal nicht fremdbestimmt zu sein. Die vielen Rückmeldungen, die wir zur Luftraumsperrung in diesen Tagen erhielten, hatten eines gemeinsam: **Man hatte erkannt, dass man sich gar nicht mehr bewusst war, wie sehr der Lärm das**

Leben bestimmt. Darunter waren viele, die sich vom Fluglärm bisher nicht übermäßig gestört gefühlt hatten.

Die Auswertungen von Lärmessstellen in Deutschland haben ergeben, dass 80% des Lärms in den betroffenen Gebieten auf Fluglärm zurückzuführen ist. Dies hat selbst Experten überrascht. Auch die Auswertungen der Fluglärm-Messstellen in Innsbruck bestätigen dies.

Nur eine Computersimulation – nur eine Berechnung

Zwei Wahrheiten der Entscheidungsgrundlage

Haben die Flugbehörden aufgrund einer einzigen Computersimulation und ohne Empirie den Himmel gesperrt, als die Aschenwolke aus Island heranzog?

Die Antwort lautet: Ja.

Hat der Innsbrucker Flughafen aufgrund einer einzigen Berechnung und ohne Empirie ganze Wohngebiete von Innsbruck als vom Fluglärm nicht belastet erklärt?

Die Antwort lautet: Ja.

Nur: Das Computermodell zur Aschenwolke baute auch auf konventionellen Wettervorhersagen auf, während in Innsbruck nicht eine einzige Messung herangezogen wurde. **Die Fehlergrundlage ist also in Innsbruck noch viel gravierender.**

Das Wohngebiet von Krane-

bitten z.B. liegt für das Rechenmodell in der Ebene und lässt damit den für die Schallausbreitung ideal geeigneten und damit wirkungssensitiven Hangwinkel vollkommen außer Acht; trotz vorhandener empirischer Daten.

Während der „Vulkankrise“ waren die Details nicht so schnell zu erforschen. Der Innsbrucker Flughafen hingegen hatte und hätte jede Zeit der Welt, ein realistisches Lärmbild zu erstellen.

Es darf vermutet werden, dass er das gar nicht will, weil es dann ein ganz anderes wäre. **Es kann daher auch keiner Innsbruck anfliegenden Airline und keinem Flughafen – auch dem Innsbrucker nicht – zugestanden werden, die Luftraumsperrung zu prüfen und andererseits genau**

diese von ihnen selbst lautstark geforderte Vorgehensweise – also Messungen – abzulehnen, wenn sie selbst zum Handeln verpflichtet sind.

Die Forderung nach einem ehrlicheren Umgang mit den Flughafenrainern ist daher nicht vermessen, denn im Sinne von „was Du nicht willst, dass man Dir tu, das füg‘ auch keinem andern zu“ **braucht es in Innsbruck für die tatsächliche Ermittlung der Fluglärmbelastung Messungen und nicht nur eine Berechnung.**

Mit diesem Hintergrund müsste die Forderung nach Messungen bei den für den Flughafen Verantwortlichen auf fruchtbaren Boden fallen, oder wie sagt man so schön, man „offene Türen einrennen“.

Alles Gute, liebe Hilde!



Wir gratulieren der Gründerin unseres Vereins, Hilde Raich, zum

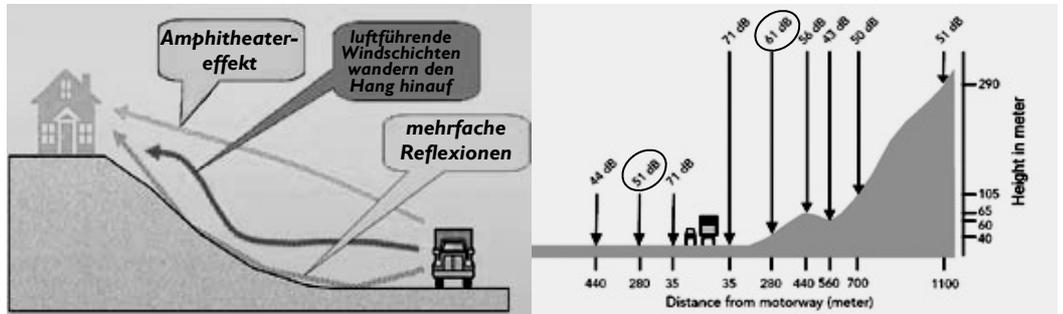
80. Geburtstag

Wir danken für deinen unermüdlichen Einsatz für die Rechte und die Gesundheit der Anrainer und wünschen dir viel Glück und Gesundheit

Lärmausbreitung in den Bergen

FIKTION, DIE ERSTE
„Innsbruck liegt eingebettet im Inntal zwischen Nordkette und Mittelgebirge“
Mit diesem Slogan verkauft die Tourismuswerbung gewinnträchtig die besondere Lage unserer Stadt. Was eben diese besondere Lage für die Anwohner in Bezug auf die Lärmausbreitung bedeutet, darf kein Thema sein. Würde es doch sonst heißen: „Innsbruck liegt eingebettet zwischen dem Lärm und den Abgasen des Verkehrs von Autobahn und Flughafen.“ Solche Urlaubsaussichten sind nicht zu verkaufen, weil jeder um die Belastung dieser Emissionen weiß. Tausende Bewohner der Stadt wissen nicht nur, sie spüren auch. Folgt man dem Flughafen, ist das jedoch Fiktion. Sagt doch Falch selbst, er spricht mit 90 dB.

Warum sind die Berggebiete besonders sensibel?
Der Alpenzustandbericht gibt hier eine klare Antwort: Die Lärmausbreitung in Berggebieten unterscheidet sich deutlich von der im Flachland.



Die Topographie führt zu einem Amphitheatereffekt (siehe oben): Der Lärm wird durch Reflexion an den Hängen auch noch in größeren Höhen wahrgenommen. Die Absorption des Lärms durch Boden und Vegetation ist an Hängen weniger wirksam als im Flachland. Die Hanglage verändert zudem die meteorologischen Auswirkungen (Inversion, Windsystem), was die Lärm-

ausbreitung stark beeinflusst. Dies führt dazu, dass derselbe Lärmemissionspegel in alpinen Gebieten deutlich höhere Lärmimmissionen hervorruft. Ein Vergleich macht den Un-

völkerung in Hang- und Berglagen also in einem höheren Maß dem Lärm ausgesetzt als diejenige im Talboden. In der Abbildung ist bei gleicher Entfernung ein Pegelunterschied von 10 dB zwi-

terschied zwischen einer Autobahn in der Nähe von Hamburg und der Inntalautobahn in Tirol deutlich. Trotz eines höheren Verkehrsaufkommens wird der Geräuschpegel von 40 dB(A) im Flachland bereits bei einem Abstand von 416 m erreicht, während er im Inntal erst in 2000 m Entfernung auf diesen Wert sinkt (SRU 2005). Aufgrund dieser Selbstverstärkungseffekte, ist die Be-

stehen Tal- und Hanglage zu erkennen, was einer Lärmverdoppelung entspricht. Diese Untersuchung ist seit Jahren bekannt, trotzdem beharren einige „Experten“ darauf, dass sich der Lärm mit der Entfernung in Ebene und Hanglage gleich vermindert. Das Vertreten dieser Meinung kommt dem Flughafen in seiner Argumentation bezüglich Lärmschutz natürlich sehr entgegen.

Triebwerksausfall einer Dash 8-300

FIKTION, DIE ZWEITE
Schwer verärgert ist die AUA-Spitze nach wie vor über die tagelangen Luftsperrungen wegen der isländischen Vulkanasche. „Die Aschewolke gab es nicht, die war reine Fiktion“, betont Bierwirth. Der Nachweis von Vulkanasche am Sonnblick und im Jamtal, Aschepartikel im Triebwerk eines britischen Eurofighters oder Flugabbrüche der Thomas Cook Airline und der AUA selbst aus dem gleichen Grund zählen für die neue Firmenphilosophie der AUA nicht, die da heißt: wissenschaftliche Erkenntnisse zählen für uns nur, wenn sie den eigenen Geldbeutel füllen. Der Rest ist Fiktion.

Am Sonntag, den 20. Juni 2010 wurde am Innsbrucker Flughafen Großalarm ausgelöst wegen eines Triebwerkproblems bei einer Dash der Tyrolean. Daraufhin musste der Pilot eines der Triebwerke abschalten. Die Pressemeldungen überschlugen sich in ihrer Sensationstour, die Kleine Zeitung schrieb sogar von einem drohenden Absturz. Fakt ist, dass ein Abschalten eines Triebwerks bei einer Turbo-prop-Maschine nicht gleich eine Lebensgefahr für Piloten und Passagiere darstellt. Dieses Procedere wird laut Austro Control bei Wartungs- und Überprüfungsflügen regelmäßig über den Köpfen der Innsbrucker durchgeführt. Fakt ist aber auch, dass man sich, eben durch diese überzogenen Medienberichte initi-

iert, die berechtigte Frage nach einer umfassenden Sicherheit über der Stadt und einem entsprechenden Notfallplan stellen muss! Was passiert, wenn wirklich was passiert? Für wie groß wird die Wahrscheinlichkeit eines Absturzes über der Stadt abgeschätzt? Gibt es hier auch einen entsprechenden Einsatz- und Notfallplan wie am Flughafen-gelände selbst? Wie sieht es mit der Haftung aus? Gilt hier – wahrsten Sinne des Wortes – höhere Gewalt oder sind entsprechende finanzielle Vorkehrungen im Falle von Personen- und Sachschäden vorhanden? Diese Fragen sollten von Flughafenleitung und Politik schnellstmöglich öffentlich beantwortet werden. Denn auch ohne die Angst-mache der Medien fühlen sich

viele Menschen in Innsbruck nicht wohl, wenn die Flieger knapp über sie hinwegbrausen. Dieser Umstand ist natürlich auch der AUA bewusst. Welchen Grund sollte sie sonst haben, die Einschätzungen der Flughafenleitung und der Feuerwehr dermaßen infrage zu stellen? Bei der durch die Medien verkündeten Beschwichtigungstaktik haben sie nämlich die Möglichkeit eines Ausfalles des zweiten Triebwerks völlig ignoriert. In einem solchen Fall verringern sich die Chancen einer sicheren Landung schon erheblich. Die Ausrufung von Stufe 2 des Alarmierungsplan war daher sicher gerechtfertigt. Oder soll die Feuerwehr wirklich erst dann alarmiert werden, wenn es zu spät ist?

Flughafen fördert Airlines - ganz ohne Gesetz

Wie von uns nicht anders erwartet, ist der Flughafen nunmehr mit ganz neuen **Einführungs- und Marketing-support Richtlinien** von seiner bisher öffentlich kommunizierten und vehement verteidigten Tarif- und Preispolitik abgegangen. Noch Mitte März verkündete man mit stolz geschwellter Brust, man werde bei dem **„ruinösen Preisdumping“** nicht mitmachen und denke nicht daran, seine Leistungen zu verschleudern. **Das „beste Betriebsergebnis aller Zeiten“ hat offensichtlich gierig gemacht.** Anders ist die ab Juni 2010 gültige Incentiveregulierung (Anreizregelung), mit der die TFG Anreize schaffen will, um Luftverkehrsgesellschaften dazu zu bewegen, neue Destinationen mit Innsbruck zu verbinden und Frequenzen nach und von Innsbruck auszubauen wohl nicht zu verstehen. **Das bedeutet im Klartext, dass dafür eine 15%-ige Reduzierung des Landetarifes und eine Reduktion des Passagiertarifes gewährt wird. Das Ramphandling (Vorfeldabfertigungsentgelt) wird um 10% reduziert, erfolgt der Flug außerhalb der Spitzenzeiten, erfolgt eine zusätzliche Reduktion des reduzierten Ramphandlings**

um 50%, für Flüge zu neuen Destinationen, bei Aufnahme von zusätzlichen Frequenzen eine Reduktion der Reduktion nochmals um 30%.

Als zusätzlicher Support wird für jeden Passagier, der in Innsbruck abgefertigt wird, ein Betrag von 10 Euro gewährt.

Zur Anwendung kommt dieses Preisdumping an allen Tagen der Woche mit Aus-



nahme der Wintercharter-Samstage.

Vor über einem Jahr – in unserer Ausgabe 7 – haben wir bereits auf die Absichten des Flughafens, Airlines zu fördern, hingewiesen und wie gewohnt, wurden wir ignoriert bis hin zur Titulierung „Spinner“. Doch spätestens, nachdem der Flughafen Kla-

genfurt hier die „Vorreiterrolle“ übernommen hat, war uns klar, dass Innsbruck bald nachziehen würde.

Da der Flughafen zu 100% im Besitz der öffentlichen Hand steht, muss angenommen werden, dass man seitens der Politik von diesen Richtlinien gewusst und sie unterstützt hat. Wie ist dies zu vereinbaren mit der Aussage, dass der Schutz der Innsbrucker BürgerInnen vor

Lärm jeglicher Art ein Anliegen der Regierungspartei ist? Ohne jede wirtschaftliche Not werden hier Gelder, die den Bürgern unserer Stadt zustehen, großzügig an Airlines verteilt und Lärm und Abgase zugekauft.

Die Sache mit der Moral ist eine andere Geschichte – siehe Seite 4.

Wir wollen keinen Flugverkehr um jeden Preis
Falch in: Tourismuswirtschaft Austria International



Wir wollen kein ruinöses Preisdumping
Falch in: Wirtschaft im Alpenraum



Wir brauchen nicht wie Sekundärflughäfen Verkehr zuzukaufen und sind gesund. Daher haben wir keinen Grund, unsere Preise zu verschleudern oder uns auf ultimative Sonderkonditionen einzulassen.

Falch in Aviation Net



Eine Million Euro : Schweinegeld oder Schweigegeld?

Trotz luftfahrtwirtschaftlich turbulenter Zeiten ist der Flughafen Innsbruck in der Lage, an die Eigentümer Stadt, IKB und Land eine Million Euro als Dividende auszuschütten und oben-drein eine Rücklage für den Bau eines zweiten Parkhauses zu bilden.

Angebracht allerdings wäre es, zumindest einen Teil dieser Gewinne endlich in den dringend notwendigen Lärmschutz zu investieren. Weltweit haben Flughäfen diese Verantwortung gegenüber den vom Fluglärm betroffenen

Anrainern bereits übernommen. Sie sind es nämlich, die diese Gewinne mit ihrer Gesundheit bezahlen. Nur in Innsbruck ticken die Uhren immer noch anders.

Dazu die Aussendung des Rathauspressedienstes: **Die Dividende von 1 Mio. Euro kommt der Innsbrucker Bevölkerung zu Gute.** Vergessen wurde der Nebensatz: **ausgenommen die Flughafenrainer.** Obwohl politische Vorstöße von Stadträtin Schwarzl und Exvizebürgermeister Sprenger, auch für die Flughafenrainer Richtli-

nien zur Förderung von Lärmschutzfenstern zu erarbeiten, im Gemeinderat beschlossen wurden, scheiterte eine Umsetzung bisher am Widerstand vom Flughafen und dessen Eigentümern. Dieses Betriebsergebnis schreit förmlich nach einer Umsetzung. **Aber der Fluglärm hat offensichtlich schon taub gemacht.**

Eine Million Euro ist sicher ein Schweinegeld, dessen gerechte Aufteilung in der Verantwortung der Politik liegt. **Doch alles was dazu kommt, ist Schweigen.**

Gerechte Verteilung?

In den letzten drei Jahren hat man am Flughafen für den Komfort und die Sicherheit der Passagiere, Grundablösung und Grundkauf an die 25 Mio Euro investiert. 2010 gibt es neue Gates und ein zweites Parkhaus um 9 Mio Euro. Klar, dass da für die Anrainer kein Cent übrig bleibt.

Unmoralisch?

Lärm kein Thema für Raumplanung:

Eine Mischwidmung von Gewerbe und Wohnen forderten Vize-BM Gruber sowie Bauausschussobmann Krulis (beide VP). Das Siemensareal, aber auch das Rossauer Gewerbegebiet wären ideal für eine Durchmischung, meinen die beiden Politiker.

Dass in Gewerbe- und Mischgebieten die Immissionsgrenzwerte um 5 dB höher liegen, verschweigen sie.

Die AUA musste mit 500 Mio. Euro Staatshilfe notverkauft werden – aber dafür erhält der ÖIAG-Chef Peter Michaelis noch eine fürstliche Prämie.

Der Boss der Staatsholding hatte die Privatisierung der AUA so lange hinaus gezögert, bis die Airline nur mehr mit einer Draufgabe von 500 Mio. Euro Steuergeld zu verkaufen war. Dem nicht genug, erhielt die AUA zusätzlich einen Überbrückungskredit von weiteren 200 Mio. Euro aus dem Steuertopf.

Für dieses Debakel erhielt Michaelis neben seinem fixen Teil von 350.000 Euro

als Gehalt 2009 von der ÖIAG auch einen "variablen Teil" von weiteren kolportierten 350.000 Euro als Erfolgs-Prämie.

„Dass jemand, der für den AUA-Notverkauf 500 Mio. Euro Staatshilfe in Anspruch nehmen muss, dann auch noch eine fette Prämie kassiert, dafür hat die Bevölkerung ganz sicher kein Verständnis“, empört sich Kanzler Faymann im trend, jedoch ohne Konsequenzen

Laut Wikipedia bezeichnet „Moral“ meist die faktischen Handlungsmuster, -konventionen, -regeln oder -prinzipien bestimmter Indi-

viduen, Gruppen oder Kulturen, sofern diese wiederkehren und sozial anerkannt und erwartet werden.

Demnach hat Michaelis ganz sicher unmoralisch gehandelt, was die soziale Anerkennung betrifft. In Bezug auf wiederkehrende Handlungsmuster und -prinzipien war sein Handeln in diesen Punkten nach der Definition in Wikipedia moralisch.

Gemessen am heutigen Verhalten vieler Wirtschaftsbosse, wäre der Begriff „Moral“ schon spätestens nach der Bankenkrise neu zu definieren gewesen.

Die „zarten“ Klimakiller

Typische Flugzeug-Cirren



Der gesamte Artikel der Frankfurter Allgemeine, aus dem das nebenstehende Exzerpt stammt, kann in Gesamtlänge im Internet nachgelesen werden.

Zu den Forschungsergebnissen von Sausen wird in ca. 3 Monaten ein Fachartikel erscheinen.



Robert Sausen, Physiker am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Pfaffenhofen, gilt als weltweit führender Experte auf dem Gebiet der Cirrus-Forschung. Seine Erkenntnisse im Zusammenhang mit den Kondensstreifen sind unumstritten: „Der Effekt, den Flugzeuge auf Cirren ausüben, ist insgesamt etwa drei Mal so groß wie der Effekt der linearen (Anm.: natürlichen) Kondensstreifen.“ Demnach wären es also weniger die Kondensstreifen selbst, die das Klima erwärmen, sondern vor allem die von den Fliegern angeregten Schleierwolken. Das hieße, dass Wolken, die erst durch Flugzeuge entstehen, eine nicht zu vernachlässigende Wirkung auf das Klima haben. Der Effekt sei, so sagt Sausen, etwa so groß wie der gesamte CO₂-Ausstoß von Flugzeugen.

In 10 bis 12 km Höhe rast der Flieger bei minus 40 Grad mit bis zu 900 km/Stunde und vermischt dabei die eiskalte Luft mit den heißen Abgasen seiner Strahltriebwerke. In ei-

nem gewöhnlichen Triebwerk eines Verkehrsflugzeugs verbrennen Kerosin und Sauerstoff zu Kohlendioxid und Wasserdampf. Daneben entstehen auch geringe Mengen Stickoxid, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Ruß. Nach der Verbrennung gefriert der heiße Wasserdampf in weniger als 1 Sekunde. Die großen Druckunterschiede entlang der Tragflächen führen zu einem gegenläufigen Wirbel, der die entstehenden Eisteilchen und Schmutzpartikel in sich hineinsaugt. An diesen so genannten Kondensationskernen fällt nun der Wasserdampf aus, der Kondensstreifen wird sichtbar.

Wie lange ein Kondensstreifen überdauert, hängt von mehreren Faktoren ab. Normalerweise sinkt er pro Sekunde ein bis zwei Meter ab, kommt schließlich in minimal wärmere Luftschichten und verliert dort immer mehr seiner sichtbaren Eisteilchen. Zudem beginnen seitliche Winde die linienförmige Wolke der Kondensstreifen in der Regel nach einigen Minuten immer mehr zu zerrupfen. In

dieser Phase ist der gealterte Streifen rein äußerlich nicht mehr von den natürlichen Cirren zu unterscheiden, die sich - im Gegensatz zu den künstlichen - erst in stark übersättigter Luft bilden.

Derzeit sind allein die Treibhausgase aus den Flugzeugtriebwerken für 3,5 % der von Menschen gemachten Anteile an der globalen Erwärmung verantwortlich. Wenn man auch die Flugzeug-Cirren berücksichtigt, beträgt ihr Anteil 4,9 %. Diese Zahl könnte sich rasch ändern, wenn man weiß, dass der Flugverkehr weltweit von 2000 bis 2007 um mehr als 5 % pro Jahr zugenommen hat. Ob aber die großen Airlines überhaupt wissen wollen, wie schädlich ihre erzeugten Wolken sind? „Hierüber stelle ich keine Spekulationen an“, sagt Sausen. „Als Wissenschaftler lasse ich mich da ohnehin nicht unter Druck setzen.“ Begeistert werden sie aber mit Sicherheit nicht sein.

Hut ab vor solchen Wissenschaftlern. Wir sind begeistert!