



AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 3/2010

Ausgabe Nr.12

Ein echter Hammer

Bedauerlich, dass durch diesen Umbau der Blick von der Terrasse auf das Vorfeld behindert wird. War er doch immer wieder einen kleinen Ausflug wert, um dem Fluglärm am eigenen Grundstück zu entfliehen. Ein Grund aber auch für die diversen Hinbringer und Abholer, auf einen Besuch des Fly Inn zu verzichten, denn die flughafeneigene Werbung:

„Einzigartig ist auch die beliebte Besucherterrasse, welche mit einem separaten Zugang erreichbar ist. Wo sonst können Sie die Flugzeuge aus nächster Nähe betrachten und den Lieben noch bis zum Abflug nachwinken?“, dürfte wohl nicht mehr zutreffen.

So schildert Direktor Falch die derzeit noch in Ausbau befindlichen neuen Gates am Innsbrucker Flughafen.

„Mit einem beachtlichen Kostenaufwand von nicht weniger als vier Millionen Euro erhält der Innsbrucker Flughafen einen hypermodernen Abflugbereich mit eindrucksvoll ausgestatteten Gates: Glas, Glas und noch mal Glas, um dem abfliegenden Gast einen atemberaubenden Ausblick auf die Innsbrucker Nordkette zu bieten, sozusagen als „Abschiedsgeschenk“ für einen gelungenen Tirol-Urlaub mit der Draufgabe, Tirol wieder zu besuchen.“

Ganz klar, dieser Akt der Höflichkeit, einem lieb gewonnenen Gast ein Abschiedsgeschenk zu überreichen, wird von einem guten Gastgeber erwartet

und darf schon etwas wert sein. Noch dazu, da jeder dieser Gäste die an den atemberaubenden Hängen der Nordkette wohnende Bevölkerung mit dem Gastgeschenk Lärm großzügig und unüberhörbar über sein An- und Abreisen in Kenntnis setzt.

Ein echter Hammer auch für den Anrainer, der wieder einmal erfahren muss, dass man für die Bequemlichkeit der Passagiere und ein vollkommen neues Abfluggefühl vier Millionen Euro zur Verfügung hat aber nicht einen einzigen Cent für die Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung.

Es mutet doch etwas eigenartig an, wie der Flughafen bereit ist, in seine Rolle als Gastgeber unermüdlich zu investieren, jedoch auf seine Rolle als guter Nachbar offensicht-

lich komplett vergisst!

Irgendwie sorgen solche Hämmer aber auch für eine leichte Verwirrung. **Vier Millionen Euro Flughafengelder als Investition in Lärmschutz für die Bevölkerung bedeuten den Ruin des Flughafens. Aber vier Millionen Euro als Geschenk für die Passagiere und deren Annehmlichkeiten zahlt der Flughafen so nebenbei aus der Portokasse?**

Man kann es drehen und wenden, wie man will, wir Anrainer wissen schon lange, wo der Hammer hängt. Vielleicht gibt es einmal auch eine Politik, die dem Flughafen zeigt, wo der Hammer hängt.



Ein lärmintensiver Winter(charter) steht bevor

Fluglärm Wien: Der Westen Wiens steuert neuen Rekordwerten entgegen.

Laut einer Presseaussendung sind in der ersten Oktoberhälfte bereits über 1900 Flugzeuge über das Stadtgebiet gedonnert.

Dabei ist Wien ein Flugbeschränkungsgebiet" zur Fernhaltung störender Einwirkung der Luftfahrt auf Personen oder Sachen" im Sinne des Luftfahrtgesetzes und sollte daher nur ausnahmsweise überflogen werden.

"Wir sind schockiert, dass uns das in einem Rechtsstaat passiert. Die Austro Control versucht ihr rechtswidriges Handeln nicht einmal mehr zu rechtfertigen. Es reicht die politische Vereinbarung der Koalitionsparteien ÖVP und SPÖ für die unbeschränkte Nutzung des Wiener Luftraumes als Garant gegen jegliche rechtliche Verantwortlichkeit für das Handeln der Behörde. Wir stehen einem großkoalitionären Machtmissbrauch gegenüber", sagt Dr. Johann Hinteregger, Sprecher der BI "Lärmschutz Laaerberg".

Amsterdam 2x pro Tag; Berlin, Düsseldorf (neu), Hamburg, Köln 3x pro Woche; Bristol, Liverpool und Moskau 2x pro Woche; Eindhoven, Hannover, Kopenhagen 5x pro Woche; Frankfurt 4x pro Tag, Graz 10x pro Woche; London 6x pro Woche und bis zu 3x täglich; Rotterdam täglich; Wien bis zu 9x täglich und noch einige weitere mögliche Verbindungen.

Allein diese angeführten **Linienverbindungen sind nur ein kleiner Ausschnitt aus dem immer dichter werdenden Flugplan des Innsbrucker Flughafens.**

Die große Zahl der Charterflüge, wie z.B. Palma (ganz Spanien und Portugal) um unglaubliche € 49.-, Wien ab € 29.- von Flyniki ist da nicht einmal erwähnt. Von der Allgemeinen Luftfahrt (u.a. Businessflüge) erfährt man vorab sowieso nichts, sie werden uns, ohne mit der

Wimper zu zucken, zusätzlich zugemutet, solange es freie Slots gibt. Man komme uns ja nicht damit, der Flughafen hätte erreicht, dass mit leiserem Gerät geflogen wird. Nicht der Flughafen kann sich das auf seine Fahnen schreiben, die Technik schreitet auch ohne sein Zutun fort. Die dadurch verbesserte Situation macht er mit der steigenden Anzahl der Flugbewegungen locker zunichte.

Wir wissen, dass der Wintercharter mit den Linienflügen die anzahlmäßig größte Lärmbelastung in Innsbruck verursacht (lärmmäßig sind das natürlich die Eurofighter). Und es wird jedes Jahr mehr.

Das heißt, der Flughafen verdient prächtig – auch auf Kosten unserer Gesundheit. Das weiß er, das weiß auch die Politik – aber sie betet mit wenigen Ausnahmen ungeprüft jedes Wort der Flughafenleitung nach, das da lautet:

“wir tun ja eh alles“, wenn es um die Reduzierung der Lärmbelastung geht. Was, bitte, hat der Flughafen bis heute aus freien Stücken für die Anrainer getan? Wäre nicht ständig die Anrainerschutzgemeinschaft tätig gewesen – es wäre eine glatte Null!

Flughafen und Politik wissen auch, dass passiver Lärmschutz eine der wirkungsvollen Lösungen wäre. Der Flughafen will nicht und hämmert der Politik ständig ein, dass Lärmschutzzahlungen der finanzielle Ruin des Flughafens wären.

Das ist eine reine Schutzbehauptung, die die Politik als der Weisheit letzter Schluss schluckt – einfach so. Was hier getrieben wird, ist ein grausames (unappetitliches, ekelhaftes) Spiel der Flughafenverantwortlichen auf Kosten betroffener Menschen. Es ist würdelos und zeugt von Schwäche – auch von Charakterschwäche.

Widerstand gegen Berliner Großflughafen wächst



2012 soll der neue internationale Großflughafen Berlin-Brandenburg (BBI) eröffnet werden. Doch jetzt formiert sich immer mehr Widerstand - vor allem in den gutbürgerlichen Wohngebieten im Süden Berlins. Sie fürchten Fluglärm und den Wertverlust ihrer Grundstücke, denn

nach einem Konzept der Flugsicherung sollen ausge-rechnet dort mehr Maschinen fliegen als zunächst erwartet.

So gingen am vergangenen Montagabend Tausende auf die Straße. Die Anwohnerproteste richteten sich vor allem gegen die geplanten Flugrouten des Großflug-

hafens. Seit etwa sechs Wochen organisieren sich die betroffenen Bewohner auf Demonstrationen, Kundgebungen und Informationsveranstaltungen.

30 Bürgerinitiativen gibt es inzwischen - und einige fordern bereits, ähnlich wie bei "Stuttgart 21", einen kompletten Baustopp.

Uschi Schwarzl – eine Politikerin von Format bleibt uns erhalten

Auch wenn sie in die zweite Reihe zurück tritt, wird sich Stadträtin Schwarzl ab dem nächsten Jahr als Gemeinderätin all jener Themen annehmen, die ihr im Interesse der Bewohner dieser Stadt wichtig erscheinen.

Eines ist klar: wir als Anrainerschutzgemeinschaft und mit uns alle von den Auswirkungen des Flugbetriebes am Innsbrucker Flughafen Betroffenen wissen, dass wir in Uschi Schwarzl eine verlässliche Partnerin haben. **Außer ihr kennen wir heute niemanden in der Stadtregierung, der**

sich mit dieser Problematik so intensiv befasst hat wie sie und sich solch umfangreiches Wissen angeeignet hat. Was wurde sie für dieses Engagement von manchem Kollegen geprügelt, oft auch unter der Gürtellinie! Kaum jemand auf der politischen Ebene hat sich ehrlich bemüht, dieses Anliegen vieler Bürger zu hinterfragen und zu verstehen. Was wir meist erleben, ist eine beschämende Ignoranz. Man macht sich nicht einmal die Mühe, sich eine eigene, ausgewogene Meinung zu bilden, sondern plappert ungeprüft

nach, was der Flughafen gebetsmühlenartig mit immer denselben Worten von sich gibt. Das ist der billigste Weg, da muss man sich nicht anstrengen. Billig hat es Stadträtin Schwarzl nie gegeben, sie weiß, wovon sie spricht. Man muss nicht immer ihrer Meinung sein, zumindest aber nachdenken sollte man über das, was sie sagt. Dann kommt man drauf, dass sie manche Situation nicht ungerechtfertigt kritisiert. Wir haben sie schätzen gelernt, denn sie ist ein Partner, wie wir uns in der Politik mehr wünschen würden.

„Wir sind mit einem demographischen und sozialen Wandel und damit verbundenen ganz neuen Chancen und Problemen konfrontiert, auf die die Stadtpolitik eingehen muss. Klar wie selten zuvor liegt auf dem Tisch, worum es eigentlich geht, wie eng Umwelt - soziale Verhältnisse - Wirtschaft verwoben sind, wie wichtig ihr Gleichgewicht für eine nachhaltige Entwicklung ist.“



Keine Träne

Dem gerne Sprüche klopfenden „Vollblutpolitiker“ Peer, der bereits nach vier Jahren die Politbühne wieder verlässt, werden viele von uns mit Sicherheit nicht nachweinen. Da die meisten Spitzenjobs in der Privatwirtschaft weit lukrativer sind, als viele in der Politik, kann man es also dem Ex-Stadtrat Peer kaum verdenken, dass er diesen Schritt gemacht hat. Das ist allein seine Entscheidung und die seiner Familie und beschäftigt uns auch nicht wirklich. Worüber zu sprechen ist, betrifft eines der von ihm

geführten Ressorts und zwar das der „Umwelt“. War dem früheren Vizebürgermeister und Umweltreferenten Sprenger die Umwelt ein Anliegen, können wir das aus unserer Sicht bei Peer, zumindest was die Probleme in Zusammenhang mit dem Innsbrucker Flughafen betrifft, nicht behaupten. Da hat es weit gefehlt. **Vielleicht hat ihn auch das Thema Lärm und Abgase nicht interessiert.** Oder er hat ganz einfach den Spagat zwischen Verkehr und Umwelt nicht geschafft. Seine Aussage am Anfang seiner Amtszeit,

ihm seien Bürgeranliegen sehr wichtig, war – was den Innsbrucker Flughafen betrifft – nicht mehr als eine Luftblase. Die betroffenen Anrainer des Flughafens jedenfalls hat Peer überhaupt nicht unterstützt, er hat sie schlicht und einfach im Stich gelassen. In Wirklichkeit hat er sich gegen sie gestellt, anstatt zumindest ein neutraler Verhandlungsführer zu sein. Sein Interesse galt klar dem Wohlergehen des Flughafens. Seine Aufgabe wäre aber eine andere gewesen – auch im Interesse der Stadt und ihrer Bewohner.

Auf der Suche nach einem Nachfolger für Peer fand sich Pechlauer schließlich selbst. Und er hat sich bereits Gedanken über sein neues Amt gemacht. So wird er sein Büro einmal pro Woche für die Bürger öffnen. Zum Zweiten will er künftig in allen Stadtteilen "Verkehrsgespräche" veranstalten. Wir dürfen gespannt sein, wie viel seines politischen Engagements er in den Ressortbereich „Umwelt“ investieren wird. Jedenfalls demonstriert er Bürgernähe und wir freuen uns schon auf deren Umsetzung.

Menschenverachtend: Lärmschutz überall, nur nicht beim Innsbrucker Flughafen

Lärmindex gegen Fluglärm

Der Frankfurter Flughafen, die Fraport AG, will sich in den nächsten Jahren intensiv mit den Themen Lärmmonitoring, aktiver Schallschutz und Lärmwirkungsforschung befassen und damit zur Lärmentlastung in der Region beitragen. Mittels eines eigens eingeführten Lärmindex soll die regionale Lärmbelastung transparent gemacht und sollen Veränderungen – in die eine wie in die andere Richtung – eindeutig abgebildet werden. Mehr Flugverkehr wird den ermittelten Indexwert natürlich steigern. Durch Verfahrensoptimierungen wie z. B. lärmoptimierte Anfluggleitwinkel und eine gezielte Bündelung der Abflugbewegungen sollen die prognostizierten Lärmwerte aus der Planfeststellung deutlich unterschritten werden.

Beschränken wir uns einmal nur auf Österreich: Ganz gleichgültig, wohin Sie fahren, bei Bahn und Straße gibt es Lärmschutz, dass man nur so staunt. Da stehen irgendwo 2, 3 Häuser, oft sieht man nur Bäume und Sträucher und schon werden Lärmschutzwände errichtet. Zum Schutz des Lebensraumes und der Gesundheit ist das wichtig und mehr als gerechtfertigt!

Und jetzt schauen wir nach Innsbruck, z.B. nach Kranebitten, dessen Namen sich der Flughafen noch dazu „ausgeliehen“ hat: Wer dort lebt, weiß, was Lärm heißt: da die Bahn, dort die Autobahn, darüber der Flugverkehr und rundherum der Bodenschall vom Flughafen. **Dass der von der ASFINAG bereits zugesagte Autobahn-Lärmschutz im Bereich Cyta nicht errichtet wurde, ist ebenfalls dem Flughafen zu verdanken.**

Er wurde von ihm als „Luftfahrthindernis“ eingestuft und damit verhindert.

Noch viel gravierender ist aber die Tatsache, dass die Flughafenleitung offensichtlich alles unterlassen hat, damit der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung kein passiver, d.h. Gebäudelärmschutz zuerkannt, ja nicht einmal angeboten wird.

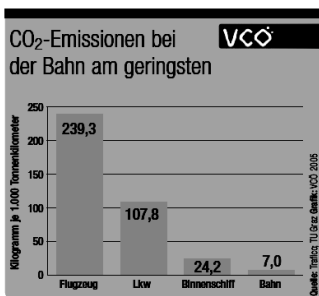
„Das hat der Aufsichtsrat so beschlossen“, meinte Flughafendirektor Falch. Ja glaubt denn jemand, dass sich der Aufsichtsrat über die Wünsche der Flughafenleitung hinweg setzt? Aufgrund eines höchst aktuellen Beispiels in Kranebitten weiß man heute ganz genau, welche gewaltige Verbesserung der Lebensqualität durch Lärmschutzfenster und Außendämmung zu erreichen ist. Der Flughafen aber hat bis heute nicht einmal die Ab-

sicht erkennen lassen, dass er hier etwas tun will.

Der Stadtteilverein INITIATIVE LEBENSRAUM KRANEBITTEN (ILK) hat auf seine Anfrage hin nun zumindest die Zusage von Dir. Falch, dass er sich für die Teilnahme eines Vorstandsmitgliedes der ILK in der Dezember-Aufsichtsrats-sitzung einsetzen wird.

Man kann auf das Verhalten und die Aussagen der Aufsichtsratsmitglieder zum bauseitigen Lärmschutz bei betroffenen Flughafenrainern - zumindest mitfinanziert vom Flughafen – gespannt sein. Ob da wirklich Verständnis, Interesse und Engagement seitens der Aufsichtsratsmitglieder besteht, die ja zum Großteil aus allen Teilen Tirols kommen, wird sich weisen. Wir wünschen der ILK gute Nerven und viel Glück und werden weiter berichten.

CO₂ Bilanz



Öffentlicher Verkehr hat beste Energiebilanz

Während ein Pkw mit einem Besetzungsgrad von 1,3 Personen pro Fahrzeug etwa 125 Gramm CO₂ pro Personenkilometer ausstößt, beläuft sich die CO₂-Emission

der Bahn in Österreich auf nur 16 Gramm CO₂ pro Personenkilometer.

Güterverkehr der Bahn am umweltfreundlichsten

Der Gütertransport per Flugzeug stößt mit Abstand die größten Mengen an CO₂

aus: 239 Gramm pro Tonnenkilometer, die Bahn nur 7 Gramm (Strom-Mix der ÖBB), das Binnenschiff 25 Gramm. Der Lkw stößt im Durchschnitt 108 Gramm pro Tonnenkilometer aus.