



AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 2/2011

Ausgabe Nr.14

Innsbruck in 3 Jahren Großflughafen?

UNTERIRDISCH!?!

Vize-BM Franz Gruber (VP) wie auch GR Christian Kogler (Liberales Innsbruck) erkennen einen verkehrstechnischen Handlungsbedarf beim Innsbrucker Flughafen. Es könnte südlich der Kranebitter Allee ein Parkhaus entstehen, das auf unterirdischem Weg mittels eines Personenförderbandes direkt mit dem Flughafen-Terminal verbunden werden soll. Die Kosten allein für den unterirdischen Personentunnel schätzen die beiden Kommunalpolitiker auf bis zu 3 Mio. Euro. Zwar wird 2012 das Parkhaus am Flughafen mit einem Kostenaufwand von 4 Mio. Euro um 740 neue Stellplätze erweitert, doch sei "jede Verbesserung der Anbindung des Flughafens ans Verkehrsnetz willkommen", so Falch. Immer noch nicht willkommen ist Lärmschutz für die Anrainer!

Die Zahlen des heurigen Wintercharters und auch die Flut der Leserbriefe beweisen es: es wird immer mehr und immer lauter!

Die Flugbewegungszahlen an dem Wochenenden während der Wintersaison pendelten sich bei 300 Starts und Landungen ein. Die nach außen hin verkaufte „Selbstbeschränkung“ einer Slot Coordination von 54 Flügen täglich, bzw. 92 an Samstagen ist das Papier nicht wert, auf dem sie geschrieben steht. Die Monate Jänner bis März bescherten uns 8282 Flugbewegungen, dazu kommen noch die diversen Overshoots der Eurofighter und Spaßflieger mit ihrem besonderen Klangerlebnis und die Hubschrauberflüge, die dem ÖAMTC - Wartungszentrum zuzuschreiben sind.

Die Flugbewegungszahlen überschritten im Jahr 2010 mit einer Steigerung von 3,48% die 45 000er Marke. **Wenn wir dies hochrechnen, erreicht Innsbruck in ca. drei Jahren die mit 50.000 bezifferte Schwelle zum Großflughafen**

- und dies mitten in der Stadt!

Seit 1998 wurde der Masterplan – quasi das transparente langfristige Entwicklungskonzept – für den Innsbrucker Flughafen nicht mehr fortgeschrieben.

Das obwohl die TFG in den Jahren 1998 bis 2010 über 80 Mio. Euro (81.677.767.-) in Infrastruktur (Check-In-Bereich, Parkhaus, Terminalsanierung, Gepäckförderanlage, Grundkäufe, etc.) und Sicherheit der Passagiere (Innverlegung zur Vorfeldschaffung im Westen, u. a. Sicherheitsmaßnahmen) investiert hat. Alle getätigten Investitionen basieren lediglich auf kurzfristigen 5-Jahresplänen, die maximal dem Aufsichtsrat bekannt waren.

In den Jahren 2011 bis 2015 sind weitere 36 Mio. Euro (35.980.000.-) an Investitionen geplant. Dass diese Planung keinen einzigen Cent für Lärmschutzmaßnahmen vorsieht, ist keine Überraschung. Offensichtlich ist sich die Flughafenleitung

sicher, dass die gemäß der EU-Umgebungsrichtlinie bis 2013 auszuarbeitenden Lärmkarten keinen Bedarf an Lärmschutz vorsehen.

Die Messstelle Ursulinen hat zwar in den ersten drei Monaten des Jahres mehr als 3000 Pegelausschläge über 85dB(A) registriert und der Durchschnittspegel überschritt an sämtlichen Samstagen den Schwellenwert von 65 dB, ja erreichte sogar Werte bis 75,8 dB., doch auf das Jahr gerechnet, bleibt man darunter und hofft, dass auch die Politik dieser Argumentation folgt.

Als Lichtblick stellt sich für uns dar, dass mit Unterstützung der Behörden bei den politisch Verantwortlichen möglicherweise ein Umdenkungsprozess eingesetzt hat und man sich die Möglichkeit einer Lärmschutzförderung überlegt. **Wir hoffen, dass die Auswertungen und Aussagen der Experten von Stadt und Land entsprechenden Gehör finden und man endlich beschließt, die Gewinne des Flughafens gerecht zu verteilen.**

Der Landesumweltanwalt wehrt sich



Die Tiroler Umweltschaft entwickelt Beispiel- und Modellprojekte, die einen zukunftsorientierten nachhaltigen Umgang mit der Tiroler Natur aufzeigen sollen ("best practice Ansatz"). Die Zusammenarbeit und Vernetzung mit Behörden, Naturnutzern (z.B. Tourismus, Landwirtschaft) und NGOs wird im Rahmen dieser Initiativen gesucht.

Landesumweltanwalt Johannes Kostenzer hat sich erneut gegen die alljährlichen Hubschrauber-Landeübungen des Bundesheeres im Nationalpark Hohe Tauern ausgesprochen und fordert, einen alternativen Übungsplatz zu suchen.

„Es könne nicht sein, dass im gesamten alpinen Bereich kein gleichwertiger Übungsplatz für den Hochgebirgslandelehrgang gefunden werden könne“, so Kostenzer in einer Presseaussendung. Die Umweltschaft legte Berufung gegen die naturschutzrechtliche Bewilligung der 360 Landemanöver, die

vom Militär für den Tiroler Teil des Nationalparks beantragt worden waren, ein. Diese Flüge schädigen laut Kostenzer die Tierwelt wie Steinadler, Bartgeier und Schneehuhn im Schutzgebiet. Das sei mittlerweile auch durch wissenschaftliche Untersuchungen belegt. Denn gerade im Spätwinter hätten es die tierische Bewohner des Nationalparks besonders schwer. „Energiereserven gehen zu Ende, die Brutzeit von Bartgeiern und Steinadlern hat bereits begonnen“, erklärte Kostenzer. Auch für Menschen sei der Nationalpark ein Ort, an dem sie Ruhe und Erholung suchen.

Von einem besonderen Naturerlebnis könne aber beim Kreisen von dröhnenden Militärhubschraubern nicht mehr die Rede sein, meinte der Landesumweltanwalt.

Es ist zu begrüßen und zu unterstützen, wenn sich der Landesumweltanwalt für die Gesundheit der Tiere einsetzt. Ein ähnliches Engagement für die Gesundheit der Menschen, die ebenso hilflos und ganzjährig dem Fluglärm ausgesetzt sind wäre zu erwarten. Auch hier ist wissenschaftlich erwiesen, dass die Auswirkungen von Lärm gerade für Schwangere und deren Föten oft fatal sind.

Ryanair Chef O'Leary und die Umwelt

Ein Bild sagt mehr als 1000 Worte



Seit 10 Jahren fliegt Ryanair Salzburg an und hatte dafür auch ein Geburtstagsgeschenk für die Passagiere: für acht Euro konnten an diesem Tag die Flüge gebucht werden. Welche Geschenke die Fluglinie dagegen von Salzburg annimmt, darüber wurde geschwiegen. Weder welche Summen Ryanair vom Flughafen erhält oder erlassen bekommt, damit er Salzburg weiter anfliegt, noch welche Landessubventionen an Ryanair

fließen.

Immerhin hatte LH-Stv. Haslauer (ÖVP) den Billigfliegern pro Jahr 750.000 Euro an Marketingkooperationen in Aussicht gestellt. Hochinteressant und bezeichnend ist jedoch die Aussage von O'Leary, dem Chef der Ryanair, zum Thema Umwelt.

In einem Interview mit der Süddeutschen Zeitung erklärte er:

„Die Umwelt interessiert mich einen Dreck. Es interessiert mich, wenn das Öl

100 Dollar kostet, deswegen will ich so wenig wie möglich davon kaufen. Jede Firma, die eine Umweltstrategie verfolgt, verarscht die Leute nur. Das ist doch nur Zeug aus der Marketingabteilung.“

Diese Art der Einstellung ist kennzeichnend für fast alle Luftfahrtunternehmen und wird sich auch nicht ändern, solange sie im Geldregen der öffentlichen Hand stehen. **O'Leary ist halt der, der es unverblümt ausspricht.**

Verbotene Subventionen von 5,3 Mrd Dollar an Boeing

Verlust bei Air Berlin
Die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft Air Berlin, die auch Hälfte-Aktionär bei Laudas Fly-Niki ist, meldet für 2010 einen Rekordverlust von 97 Millionen Euro. Kein Grund, nicht weiterhin mit offensiven Ticketpreisen von 39.99 Euro zu werben!

Der US-amerikanische Flugzeugbauer Boeing hat zumindest 5,3 Mrd. Dollar (3,73 Mrd. Euro) verbotene US-Beihilfen erhalten, teilte die WTO mit. Die Hilfen hätten verbotene Zahlungen für Forschung & Entwicklung durch die Weltgesundheitsbehörde NASA inkludiert.

Der Schiedsspruch der Handelsrichter ist die

letzte Runde in einem sechs Jahre andauernden Streit zwischen den beiden Industriegiganten Airbus und Boeing, die im weltweit größten und teuersten Handelsstreit endeten. Airbus, Teil der EADS, behauptet, durch die Beihilfen 45 Mrd. Dollar an Flugzeugverkäufen verloren zu haben. "Es ist Zeit, dass Boeing mit dem Leugnen

oder Herunterspielen der massiven illegalen Beihilfen aufhört", so Airbus-Sprecher Rainer Ohler. Scheinbar vergessen ist, dass bereits im Vorjahr die Handelsrichter in einem Parallellfall die europäische Unterstützung für Airbus verurteilten.

Beide Seiten können den Richterspruch noch beinspruchen.

BMVIT - Eine neue Facette der Ignoranz

Wie schon in früheren Ausgaben berichtet, wird zur Auslastung der Werftanlage der Tyrolean und des Probelaufstandes am Innsbrucker Flughafen fleißig auch bei Innsbruck nicht anliegenden Luftfahrtunternehmen für neue Wartungsverträge geworben. Jeder unmittelbare und auch mittelbare Anrainer kennt die Unerträglichkeit dieser zwischen 60 und 80 dB(A) lauten und oft über Stunden dauernden Wartungsläufe und auch jeder - Tyrolean, Flughafen, Behörde, Ministerium, ja selbst der Planer - weiß, dass hier der erwünschte Effekt der Lärminderung nicht eingetreten ist. Im vollen Bewusstsein dieser Tatsache beschränkt man sich jedoch nicht auf die wirklich notwendigen Probeläufe der hier ansässigen Luftfahrtunternehmen sondern zieht Lärm an, damit die Kassa stimmt.

In der Überzeugung, dass dies - schon aufgrund der Lärmprotokolle des Landes und eines Gutachten des Gesundheitsamtes - nicht

rechters sein kann, haben wir diese Angelegenheit einem Rechtsanwalt übergeben und erhielten vom Verkehrsministerium folgende Antwort:

„Die Argumentation, dass die Nutzung des Triebwerkslaufstandes durch Luftfahrzeuge „Dritter“ zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen führt, kann nicht nachvollzogen werden. Vielmehr sollte es doch ein Anliegen sein, dass der Triebwerkslaufstand als lärmindernde Maßnahme von möglichst vielen Luftfahrzeugen benutzt wird. Dies wird auch von der TFG angestrebt, indem sie in den für alle Nutzer des Flughafens verbindlichen Zivilflugplatzbenützungsbedingungen vorschreibt, dass Triebwerksprobeläufe ... nur im Probelaufstand erlaubt sind und Triebwerksprobeläufe außerhalb des Triebwerkslaufstandes nur im Ausnahmefall mit Genehmigung der Flugplatzbetriebsleitung durchgeführt werden dürfen. Die-

se Vorschreibung dient dem Schutz der Anrainer vor Lärmimmissionen und wird auch von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde als sinnvolle Maßnahme angesehen.“

Wir werden also dahingehend belehrt, dass durch z.B. acht Maschinen eines Luftfahrtunternehmens, das Innsbruck ausschließlich zu Wartungszwecken anfliegt, nicht mehr Lärm für die Anrainer entsteht. Ganz abgesehen von den diversen Starts und Landungen, spielt auch der Lärm der sonst unterbliebenen Wartungsläufe keine Rolle.

Offensichtlich ist man beim Verkehrsministerium bereits auf beiden Ohren taub. Wie sonst käme man zu so einer Aussage.

Der unterschwellige Hinweis darauf, dass auch sämtliche Probeläufe auf dem Rollfeld durchgeführt werden könnten, zeigt einmal mehr deutlich, dass man sich an übergeordneter Stelle einen Dreck um die Gesundheit und Lebensqualität der Anrainer schert.

§ 59 LFG

Bodeneinrichtungen sind alle Bauten und Anlagen und sonstige ortsfest Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und unmittelbar für die Abwicklung des Flugverkehrs bestimmt sind.

§ 103. LFG

Hilfsbetriebe

Luftverkehrsunternehmen dürfen unbeschadet anderer gesetzlicher Vorschriften ohne gesonderte luftfahrtrechtliche Bewilligung solche Hilfsbetriebe führen, die unmittelbar und ausschließlich den Verkehrsaufgaben desselben Unternehmens dienen.

Die Worte „unmittelbar“ und „ausschließlich“ haben hier jedoch keine Bedeutung. Man versteckt sich hinter EU-Regelungen und beharrt auf einer eigenen Auslegung des Gesetzes. Wir werden dies genau prüfen lassen.

Hubschrauber und Sicherheit

Mit Entsetzen erinnern wir uns an den Hubschrauberabsturz am Achensee mit seinen tödlichen Folgen für die



Insassen. Selbst der erfahrende Pilot konnte das Unglück nicht verhindern. Unweigerlich kommen die Erinnerungen hoch an den Zwischenfall mit dem

Knaus-Heli am Dach der Innsbrucker Klinik, wo der Pilot nur knapp eine Katastrophe verhindern konnte, und den Absturz eines Ecu-reuil mit zwei Verletzten bei einem Landeanflug aus Schulungszwecken am Innsbrucker Flughafen.

Hier setzte das Innenministerium auf Beschwichtigung und teilte mit, dass diese Flüge zum Kennenlernen des Einsatzgebietes notwendig seien, wobei nur kurzzeitig bebauter Bereich überflogen werde und Notverfahrenschulungen nur über Flughafengelände

stattfinden würden. Anm.: Was nach Augenzeugenberichten so nicht stimmte.



Damals hatte BMin Zach angekündigt, nachzufragen, warum ein Überfliegen von bebautem Gebiet überhaupt notwendig sei. Eine Antwort blieb jedoch aus. Wann, wenn nicht jetzt, ist die Zeit dafür gekommen?

Nicht überraschend war das Ergebnis einer Umfrage auf ORF online zur Lärmbelastung.

Welche Lärmquelle ärgert am meisten?

- 28,15 % Straßenverkehr
- 23,53 % Flugverkehr
- | 4,11 % Schienenverkehr
- 21,31 % Nachbarn
- 12,47 % Baustellen/Gewerbeanlagen
- | 1,84 % Sportanlagen
- | 2,03 % Gastgärten
- 6,56 % Kinderspielplätze

Immer noch kein Handlungsbedarf???

Die Dynamik der Luftverschmutzung

„In konventionellen Modellen werden Topographie und lokale Windsysteme nicht adäquat berücksichtigt“

Alexander Gohm



Ob Lärmausbreitung oder Luftverschmutzung, die moderne Wissenschaft hat gezeigt, dass die derzeit verwendeten Modelle der Wirklichkeit nicht gerecht werden. Dies besonders in den Alpentälern. Es ist hoch an der Zeit, die Grundlagen zur Ausarbeitung von Aktionsplänen diesen Erkenntnissen anzupassen.

In den Wintermonaten erreicht die Verschmutzung der Luft in Tirol ihren Höhepunkt.

Während sich die Diskussion meist um die Produzenten der Schadstoffe wie Verkehr oder Hausbrand dreht, untersuchten Forscher des Instituts für Meteorologie und Geophysik den Einfluss des Wetters auf die Intensität der Luftverschmutzung.

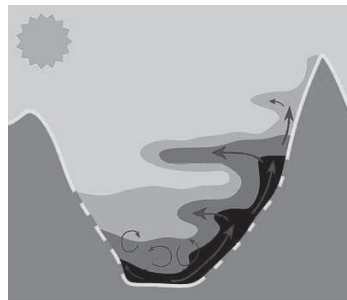
Dem üblichen Ansatz zur Interpretation von Schadstoffmessung liegt ein Modell zugrunde, das von einer flachen Landschaft ausgeht. Die meteorologische Situation im alpinen Bereich ist allerdings im Vergleich zum Flachland wesentlich dynamischer und macht daher auch komplexere Messungen und Rechenmodelle erforderlich.

„In konventionellen Modellen werden Topographie und lokale Windsysteme nicht adäquat berücksichtigt“, erklärt Gohm die Ungenauigkeiten jener Modelle, die heute meist Anwendung finden.

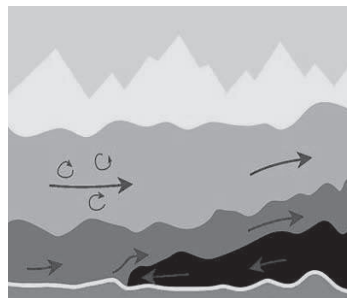
Anhand von Beobachtungen im Inntal an vier Wintertagen konnte der Gebirgsmeteorologe Dr. Alexander Gohm drei verschiedene Typen des Luftschadstofftransportes ausmachen.

Die dunkel eingefärbte Flächen markieren eine hohe Schadstoffbelastung.

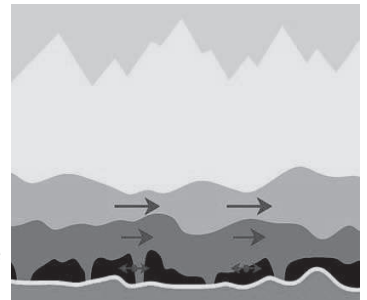
Schadstofftransport durch Hangwinde



Transport durch Dichteströmung



Vor- und Rückwärtstransport



Die Wissenschaftler verwendeten für ihre Messungen die so genannte Lidar-Technik (engl. Light detection and ranging), eine auf Laser basierte Fernerkundungsmethode, die anhand von Vertikalschnitten durch die Atmosphäre von einem Flugzeug aus genaue Daten über die Konzentration von Partikeln liefert. Weiters war eine Systematisierung des Luftschadstofftransportes mit einem dreidimensionalen Computermodell möglich, das die Strömungen in der Talatmosphäre veranschaulicht und in dieser Form bisher noch nicht vorlag – besonders nicht am Beispiel eines Tales.

Quelle: Online-Ausgabe von wissenswert 13 – Februar 2011

Red Bull durfte sich austoben



Unüberhörbar war wieder einmal die Spassfliegerei der Red Bull Piloten. Overshoots, senkrecht hoch, Sturzflug und Schrau-

ben über Flugplatz und Wohngebiet trieben den Pulsschlag in die Höhe. Nicht nur bei den Adrenalinjunkies von Red Bull son-

dern auch bei den Anrainern. Klar, alles ist „rechtens“ und die Rücksicht wird umso kleiner, je größer das Geldbörserl.

Typenerstlandung Tupolev TU 204-300A



Groß feierte man die Landung einer Maschine des Typs Tupolev 204-300A aus Moskau-Vnukovo am Innsbrucker Flughafen. An Bord des Flugzeugs mit der Registrierung RA 64010 des russischen Charter-

dienstleisters Business Aero befanden sich 17 Mitglieder einer russischen Großfamilie, die das orthodoxe Weihnachtsfest beim Schifahren in Tirol verbrachten. **Freilich, da kommt Freude auf, wenn ein für 157**

Passagiere ausgerichtetes Flugzeug mit einem Schallpegel von 96,3 dB (A) und entsprechenden Abgasen für ungetrübtes Wintersportvergnügen von 17 Menschen sorgt. Aber eben nur bei denen.

Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport, ZVR-Zahl 875003789

p.A. Ulrike Unterleitner, Lohbachufer 15, 6020 Innsbruck, Tel.Nr. 0699-12263546, E-Mail: schutzgemeinschaft@aon.at

Bankverbindung: BAWAG Innsbruck, BLZ. I 4000, Kto.Nr. 66810-063-492

www. AIA-tirol.at