

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



INFORMATION 2/2017

Ausgabe Nr.31

Innsbruck: Wintercharter 2016/2017 – Steigerung um 8%

Trotz Zuwachs im Wintercharter baut die Stadt immer näher an den Flughafen heran. Damit wächst automatisch auch die Zahl der Fluglärm-betroffenen.

Es war ein Winter der Superlative – sowohl für den Flughafen, als auch für die Anrainer. Nur mit anderen Vorzeichen.

Die Monatsmittelwerte im Dauerschallpegel der Messstellen bringen den Zuwachs an Flugbewegungen kaum zum Ausdruck. Die Realität zeigt sich jedoch mit z.B. 408 Ausschlägen von über 90 dB an der Messstelle Ursulinen allein im Jänner 2017.

Es ist eben nicht der Dauerschallpegel auf 24 Stunden gerechnet, der das Ausmaß der Beeinträchtigungen der Lebensqualität spiegelt, sondern die Anhäufung der Maximalpegel, die die Anrainer zum Verzweifeln bringt.

Dazu kommen die üblichen Betriebszeitenüberschreitungen und geplante Abflugzeiten, bei denen man schon vorher weiß, dass die Betriebszeit nicht eingehalten werden kann.

Der Flughafen beruft sich auf seine Betriebspflicht und die Politik relativiert.

Sie ruht sich aus auf der „großzügigen“ Lärmschutzförderung und arbeitet gleichzeitig sehr rege daran, dass mit neuen Bebauungsplänen die Zahl der Fluglärmgeschädigten in Innsbruck massiv steigt. Die Entwicklungsräume 1-4 für Hötting-West und Kranebitten mit allein 1500 Wohnungen direkt am Flughafen beweisen dies.

Sie „verwechselt“ die um die 60 dB liegenden Durchschnittswerte nur zu gern mit dem Lärmerzeugnis eines Einzelflugs mit einem solchen Maximalwert und lässt gleichzeitig außer Acht, wie belastend auch ein Dauerschallpegel von 60 dB ist. Man sollte diese Politiker in einem Feldversuch vielleicht einmal 24 Stunden lang mit 60 dB Motorengeräusch beschallen.

Es klingt mehr als zynisch, wenn die Frau Bürgermeisterin meint, man könne ja an den Wochenenden zwischen

Dezember und März Innsbruck verlassen.

Dennoch hat man erkannt, dass Lärm in Innsbruck ein Thema ist. Die Befragungen zu der groß angelegten Gesamtlärmstudie Innsbruck begannen am 2. Mai 2017.

Was will man aus dieser Studie lernen? Wie will man auf sie reagieren? Die Bebauungs- und Entwicklungspläne liegen vor, mit der Umsetzung wird bereits begonnen.

Man wird also eine kosten- und arbeitsintensive Studie vorliegen haben und den Menschen weiter weismachen, dass das Lärmempfinden ein subjektives ist, man sich eh innerhalb der – großzügig bemessenen – Grenzwerte bewegt und weiter planen und besiedeln, ganz nach den Aussagen des damaligen Ministerialrats Zulinski, der da ausführte: „*Es ist damit zu rechnen, dass die wohlhabenderen und lärmempfindlicheren Anrainer tendenziell wegziehen werden Allmählich würde über den Immobilienmarkt eine Selektion zugunsten ärmerer und lärmunempfindlicher Schichten erfolgen*“

Damit dies nicht passiert, ist die Politik in die Pflicht zu nehmen! An ihr ist es, zu reagieren, sowohl durch Lärm-minderung und –vermeidung, indem man dem Wachstum Grenzen setzt als auch durch eine entsprechende Raumordnung. Eine Gesamtlärmstudie unter Berücksichtigung aller Lärmereger und unter Berücksichtigung der jeweils typischen Dauer, Frequenz und Maximalpegel wäre das probateste Mittel hierzu gewesen. Doch sie hätte vor der Planung stattfinden müssen.

Man bringt auch nicht ein Kind auf die Welt bevor man schwanger wird.

Fazit: Es geht nur gemeinsam. Politik, Amt, Planer, Flughafen und Anrainer gehören an einen Tisch, um Lärmschutz- und Fördermaßnahmen entsprechend zu adaptieren.

Die Flughafen-Lärmschutzförderung muss weiter entwickelt, d.h. auch auf weitere Stadtgebiete ausgedehnt werden. Das ist man der Stadtbevölkerung schuldig!

Abgase im Flugverkehr: Ultrafeinstaub kommt auch von oben

Nicht nur Diesel-Fahrzeuge produzieren Feinstaub, sondern auch Flugzeuge beim Verbrennen von Kerosin.

Eine neue Analysetechnik aus der Schweiz macht die Messung im heißen Abgasstrahl nun möglich. Die Schweizer haben auch Ideen, wie der Rußausstoß drastisch reduziert werden könnte. Zwar sind die Flugzeuge sauberer geworden, die Passagiermaschinen produzieren keine dunklen Rauchschwaden mehr, wenn sie starten, denn die Triebwerke verbrennen Kerosin heute effizienter, doch Ruß stoßen sie immer noch aus. Man sieht ihn nur nicht mehr. Die Größe der Partikel liegt im unteren Nanometer-Bereich - unsichtbar für jedermanns Augen.

Man hat praktisch keine Massenemission mehr. Diese Partikel sind extrem klein, dafür hat man eine sehr hohe Anzahl, viel größer als zum Beispiel beim Diesel-Pkw, selbst im so genannten Taxischub, wenn die Maschinen zur Startbahn rollen: Im Taxischub entspricht eine Sekunde Laufzeit etwa 60 Kilometer Autofahrt von einem Euro-6-Dieselfahrzeug mit Filter.

Die ultrafeinen Staubteilchen aus den Jettriebwerken können tief in die Lunge vordringen, wenn wir sie einatmen. Sie sind sogar noch kleiner als die Rußpartikel im Dieselabgas. Und schon die gelten als gesundheitsschädlich.

Filter lösen das Rußproblem nicht

Ein Abgasfilter wie bei Autos kommt bei Düsenjets allerdings nicht in Betracht, weil Flugzeuge einen Teil ihres Schubs aus dem heißen Abgas beziehen. Ein Partikelfilter würde einen Strömungswiderstand darstellen und den Flugzeugen zu viel Antriebsenergie kosten.

Jedoch auch ohne Partikelfilter könnten Flugzeuge bald deutlich weniger Feinstaub ausstoßen. Das haben die

Techniker bei ihren Abgasmessungen an der ETH Zürich mit der neuen Analysetechnik herausgefunden:

„Den größten Einfluss hat hier der Treibstoff. Wenn man die Aromaten im Flugzeugtreibstoff reduzieren könnte, zurzeit sind das etwa 18 Prozent, könnte man auch die Feinstaub-Emissionen nach unten bringen.“

Aromaten sind ringförmige Kohlenwasserstoffe, die aus dem Rohöl stammen. Typische Vertreter sind Naphthalin und Benzolverbindungen. Wenn man die Aromaten nur um fünf Prozent reduziert, können die Emissionen halbiert werden.

Bio-Kraftstoff aus Pflanzen verbrennt sauberer

Besonders rußarm verbrennt auch Bio-Kerosin, das aus Algen oder anderen Pflanzen produziert wird. Eigentlich enthält es gar keine Aromaten. Nur aus technischen Gründen werden sie dem Bio-Sprit zugemischt. Oft sind es nur acht Prozent und nicht 18 wie beim Standard-Kerosin. Es gäbe also einen Weg, um Feinstaub-Emissionen auch bei Flugzeugen zu verringern.

Benjamin Brem, ETH Zürich:

"Die Luftfahrt ist eigentlich in dieser Sache ein wenig ins Hintertreffen geraten. Doch jetzt bietet sich die Chance, aktiv zu werden. Raffinerien könnten ein Kerosin produzieren, das weniger rußbildende Aromaten enthält."

Normalerweise dauert es zwar lange, neue Treibstoffe für Flugzeuge einzuführen. Das weiß auch Umweltingenieur Brem:

"Es hat viel mit Sicherheitsaspekten zu tun. Man muss aber sagen: Alternative Treibstoffe werden gebraucht. Also, man darf jetzt eigentlich schon runter bis acht Prozent."



Wasser kondensiert an den Abgasen in großer Höhe zu Kondenzstreifen. Die Rußpartikel selbst sind unsichtbar, weil sie so klein sind. (dpa-Zentralbild / Patrick Pleul)

Austro Control: Behörde für alle?

Seit 1994 hat die Austro Control (ACG) die hoheitlichen Aufgaben des Bundesamtes für Zivilluftfahrt übernommen. Im Rahmen des Air Traffic Managements ist sie für die operative Verkehrssteuerung und für die Planung von Verfahren und Kapazitäten zuständig, die Luftfahrtagentur erbringt behördliche Leistungen für die Luftfahrt im Auftrag der Republik Österreich, wie z.B. die Überwachung der Einhaltung von Luftverkehrsvorschriften, die Zulassung und Prüfung der Betriebstauglichkeit von Luftfahrzeugen, die Aufsicht über Wartungs- und Luftfahrtbetriebe und die Aufsicht über die Zivilluftfahrtschulen.

Im Mai führten Vertreter der AIA mit Flughafendirektor DI Pernetta und dem Chef der Austro Control Innsbruck Michael Wieser dazu ein Gespräch, um Antworten auf die zahlreichen Fragen, die von unseren Mitgliedern an uns herangetragen werden, zu erhalten.

Einhaltung der Luftverkehrsvorschriften

Hier erhofften wir uns doch klare Aussagen zu den vorgeschriebenen Flugrouten der Sportflieger. Wie wird das Befliegen des Nordhanges geregelt, was ist erlaubt, was nicht? Bestehen Überflugverbote, wenn ja, wo? Wird die Einhaltung der Betriebszeiten von der ACG überprüft?

Die Antworten dazu waren eher verwaschen und unbefriedigend. So fehlt von unserer Seite aus jedes Verständnis, wenn erklärt wird, dass man schon mal ein Auge zudrückt, wenn ein Sportflieger starten und gleichzeitig ein anderes Flugzeug – Linie oder Charter - landen will. Dann wird halt der Nordhang beflogen.

Auch kann es nicht angehen, dass das Durchstarten/der Tiefflug der Red-Bull-Flieger einfach dadurch gestattet wird, weil man es als Anflugübung deklariert. Dies obwohl Red Bull selbst ganz klar ausgeführt hat, in Innsbruck wegen der hohen Gebühren nicht zu landen. Bemerkenswert war die Aussage, dass sich die ACG nie gegen einen Start außerhalb der Betriebszeit stellen würde. Es ist aus der Sicht der ACG der Fluglinie und den Passagieren nicht zumutbar, wegen eines Startverbots eine Nacht in Innsbruck verbringen zu müssen. Die Airlines wissen das auch und so können sie sich auf eine behördliche Dauergenehmigung für Starts zu jeder Abend- und Nachtzeit verlassen. Vielleicht würde es ihnen gut tun, wenn sie für ihre Passagiere einmal ein Nachtquartier suchen müssten, weil ein Start erst am nächsten Tag

bewilligt wird, so wie es weltweit auf anderen Flughäfen passiert.

Zulassung von Luftfahrzeugen sowie die Prüfung deren Luft- und Betriebstauglichkeit

Anlassbedingt, durch die Klage des Aeroclubs betreffs Zulassung von Ultralight-Flugzeugen am Innsbrucker Flughafen interessierte uns hier vor allem die Einschätzung der ACG zum Betrieb dieser Flieger und deren Sicherheit. Sind doch wöchentlich Zwischenfälle mit teils schwersten Folgen den europäischen Medien zu entnehmen. Hier sieht die ACG weder im operativen noch im Sicherheitsbereich Hindernisse. Sie ist der Meinung, dass - obwohl auf die oft extremen Wind- und Wetterbedingungen in Innsbruck angesprochen – hier keine Probleme zu erwarten sind. Man sieht sogar positiv, dass diese Bedingungen für die Hobbyflieger eine gute Möglichkeit darstellen, Extremsituationen zu üben. Wir halten diese Sichtweise für fahrlässig und sind neugierig, wie die ACG im Falle eines Unfalls ihre positive Einschätzung begründen und jegliche Verantwortung zurückweisen wird.

Aufsicht über Wartungs- und Luftfahrtbetriebe

Das Thema hier waren natürlich die Probeläufe außerhalb des Probelaufstandes: sowohl jene von Turbopropmaschinen als auch die Probeläufe der Jets am Taxiway. Die Aussage, dass es sich hier stets um unvorhersehbare Notsituationen handelt, kann von uns auch nicht nachvollzogen werden. Nicht nur, dass es die klare Vorschrift gibt, Probeläufe von Turboprops nur im Laufstand abzuhalten, auch die Häufigkeit der Probeläufe von Jets lässt eher auf laufende Wartungsarbeiten schließen. Solche sind strikt abzulehnen. Der Flughafen Innsbruck verträgt mangels einer Jetprobelaufhalle keine Jet-Wartungsbetriebe!

Im Grunde war es ein gutes Gespräch zum Kennenlernen, doch müssen in weiteren Gesprächen viele Punkte genauer angesprochen und vor allem bei der ACG ein Bewusstsein geweckt werden, dass sie auch eine Verantwortung der anrainenden Bevölkerung gegenüber hat und die großzügige Handhabung im Umgang mit Vorschriften im Sinne der Fliegerei ein Ende haben muss. Schließlich ist sie Behörde und zum Vollzug und zur Durchsetzung von Vorschriften verpflichtet. Die vielen „Grauzonen“ im Luftfahrtgesetz gehören beseitigt.

Grenzenlose Freiheit über den Wolken

„Erleben Sie das Gefühl, einmal selbst ein Flugzeug zu starten – steuern – und zu landen. Bei einem kurzen Rundflug können Sie unter Anleitung eines erfahrenen Fluglehrers selbst das Steuer unserer Katana DA 20, dem modernsten, sichersten und leisesten Schulflugzeug der Welt, in die Hand nehmen und das Feeling der wohl grenzenlosen Freiheit in den Tiroler Bergen genießen.“

So und ähnlich wird derzeit das Internet überschwemmt, seien es die Flugschulen oder die diversen Geschenk- und Erlebnisportale. **Wir sprechen hier von Innsbruck!** Möglich wurde dies durch eine Änderung im Luftfahrtgesetz über die Notwendigkeit der fliegerärztlichen Tauglichkeitsuntersuchung, die nicht mehr vor der Pilotenausbildung sondern erst vor der Prüfung vorgeschrieben ist. Die Kosten dieses sog. Medicals können sich auf ei-

Klimaforschung in Frage gestellt

Die Kehrtwende in der US-Klimapolitik ist vielleicht nur ein kleiner Rückschritt im Klimaschutz, aber ein bedenklicher Angriff auf die Wissenschaft.

Die von US-Präsident Donald Trump unterzeichneten Dekrete zur Lockerung der Umweltvorschriften kamen nicht unerwartet: Trump will Regulierungen für Kohlekraftwerke rückgängig machen, Kohle erneut fördern und die Nutzung von fossilen Ressourcen innerhalb der USA vereinfachen.

Mit dem Klima-Abkommen von Paris ist klar, dass alle ihren Beitrag leisten müssen. Wenn ausgerechnet die USA mit dem größten Pro-Kopf-Ausstoß ihre CO₂-Reduktionen nicht einhalten, könnten das andere auch tun. Sollten alle Länder ihre Anstrengungen zum Klimaschutz um Jahre verzögern, dann wäre das Zwei-Grad-Klimaziel definitiv außer Reichweite.

Die optimistische Sicht ist, dass die Dekrete wenig ändern, weil Kohle kaum mehr rentabel ist. Gas und erneuerbare Energien werden günstiger, und der Beschäftigungseinbruch im Kohlesektor ist eine Folge der sinkenden Nachfrage und höheren Automatisierung, nicht der Regulierung. Energie-Technologie von gestern lohnt sich kaum mehr, und die Energiekonzerne denken vorwärts. Trump hatte mehrfach behauptet, der menschengemachte Klimawandel sei eine Lüge. Diese Position ist nicht neu, aber die Vehemenz, mit der man hier aus Halbwahrheiten opportune Realitäten bastelt, ist erschreckend. Als Folge werden wissenschaftliche Tatsachen verneint, und alternative Fakten geschaffen. Schlimmer noch, Lügen

nige hundert Euro belaufen.

Diese wiederum „Grauzone“ eröffnet den Flugschulen nicht nur ein lukratives Zusatzeinkommen, es ermöglicht auch jedem über 16jährigen, sich ans Steuer eines Segelfliegers, Sportflugzeuges, ja sogar Jets zu setzen und Pilot zu spielen. Nur aus Jux kreisen dann unausgebildete Menschen über unseren Köpfen und zur Gefahr kommt auch zusätzlicher Lärm. Bestätigt dies die so gerne getätigte Aussage, dass Fliegen ungefährlicher und sicherer ist als Autofahren? Dieses ist schließlich nur in Verbindung mit behördlicher Bewilligung und der Anmeldung an einer Fahrschule erlaubt.

Nicht nur in unseren Augen sind diese „Schnupperflüge“ ein Unding, das abgestellt werden muss. Wir werden sehen, wie die Luftfahrtbehörde darauf reagiert. Auch die Stadt Innsbruck muss reagieren!

werden salonfähig. Zweitens wird vorgegaukelt, es gäbe einen Streit unter Experten. Wer Recht hat, ist irrelevant – es reicht der Eindruck, dass alles umstritten ist. Dann wird drittens ein Budget vorgeschlagen, das Klimaforschung praktisch unmöglich macht. Messreihen würden nicht mehr weitergeführt, Daten nicht mehr analysiert, und Fakten schließlich eliminiert. Und viertens findet in Behörden und Forschungsinstitutionen eine erstaunliche Selbstzensur statt. Aus Angst vor Budgetkürzungen tauchen Begriffe wie Risiko oder Klimawandel plötzlich kaum mehr auf, man spricht nur noch vom ökonomischen Nutzen von Prognosen für Wetter oder Wasserverfügbarkeit.

Wir dürfen diese Demontage der Wissenschaft nicht hinnehmen. Wir müssen dafür einstehen, dass die Fakten weiterhin einen Platz haben in der Politik. Wissenschaftlich fundiertes Entscheiden und Handeln ist ein Grundpfeiler unserer Gesellschaft. Die Wissenschaft will und soll nicht vorschreiben, was die Gesellschaft zu tun hat. Sie muss Fakten möglichst vollständig und objektiv aufzeigen und sie in einen Kontext stellen. Wo es nötig ist, muss Wissenschaft auch auf Gefahren hinweisen. Sie muss Lösungen entwickeln und diese so kommunizieren, dass sie verständlich und nützlich sind für die Gesellschaft. Im Gegenzug müssen Politik und die Gesellschaft Forschungsergebnisse auch akzeptieren, wenn sie unangenehm sind, und bereit sein, darüber zu diskutieren und danach zu handeln. Wir müssen die Welt so sehen, wie sie ist, nicht so, wie wir sie gerne hätten.

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

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