

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



INFORMATION 1/2019

Ausgabe Nr.37

## Wir verabschieden uns von Hilde Raich

*Im Dezember 2018 hat uns die Gründerin unseres Vereins, Frau Hilde Raich, für immer verlassen.*

Viele Jahrzehnte war ihr Name untrennbar verbunden mit dem Kampf gegen die schädlichen Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens und der hat sie bis ins hohe Alter auch nicht müde gemacht.

Sie war in Innsbruck die erste, die erkannt hat, dass der Lärm der startenden und landenden Flugzeuge und deren Abgase die Menschen nicht nur in ihrer Lebensqualität beeinträchtigen, sondern sie auch krank machen.

In den 70er Jahren gründete sie eine Bürgerinitiative, die auf die Problematik der Begleiterscheinungen des wachsenden Flugbetriebs aufmerksam machte. Durch den regen Zulauf an Mitstreitern sah sie sich bestärkt, einen Verein zu gründen, damals noch „Verein Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens“.

Im Jahr 1989 wurden die ersten Infoblätter an die Mitglieder und Interessierte gesandt und dadurch die Anliegen der betroffenen Menschen und der Umgang der Politik und des Flughafens mit ihnen einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Mit der Zahl der Flugbewegungen wuchs die Zahl der Mitglieder. Aber es wuchs auch der Widerstand gegen diese „Querulantin“ und „Spinnerin“, weil sie sich aufgrund dessen Auswirkungen dem anbahnenden Erfolg des Wirtschaftsbetriebes Flughafen entgegen stellte.

War es unter den Flughafengeschäftsführern Schneider und Jilg schon schwierig, auch politisch Gehör zu finden, so verstand es besonders Falch, mit allen Mitteln die Abwehrhaltung von Politik und Tourismusverband zu diesen „Flughafengegnern“ zu verstärken und Fakten anders darzustellen. Im Hintergrund als weiteres Sprachrohr die „Freunde des Innsbrucker Flughafens“.

Doch Hilde Raich war eine Kämpferin!

Sie ließ sich nicht mundtot machen und je schärfer der Gegenwind, desto größer wurde ihr Einsatz.

Ihr ist u.a. zu verdanken, dass die Parteistellung der Anwohner in der Sicherheitszone in Verfahren bestätigt und durchgesetzt wurde und dass die Triebwerksprobeläufe nicht mehr im Freien haben durchgeführt werden dürfen. Dass der daraufhin gebaute Triebwerkslaufstand den Lärm nur umleitet und keine wirkliche Verbesserung eingetreten ist, liegt am Versagen der damaligen Planer.

Wenn wir die alten Mitteilungsblätter und die darin aufgeführten Anliegen der Anrainer, wie z.B. Deckelung der Flugbewegungen, Ruhezeiten, Einhaltung der Betriebszeiten, Verminderung von Bodenlärm etc., lesen, so wird uns eines ganz stark bewusst: Es sind über Jahrzehnte die gleichen Forderungen und die Erfolge stellen sich nur äußerst schleppend ein. Doch wir werden uns in ihrem Sinne für die von den Auswirkungen des Flugbetriebes am Innsbrucker Flughafen betroffenen Menschen in dieser Stadt und ihrer Umgebung weiter einsetzen.



**Danke Hilde! Du hast uns vorgemacht, wie wichtig es ist, dass wir uns für unseren Lebensraum und für die Gesundheit stark machen und nicht locker lassen.**

# Klimaschutz beginnt vor der Haustüre

In sämtlichen Medien wurde die Einigung bei der UNO-Klimakonferenz in Katowice über die Umsetzung des Pariser Klimaabkommens und der Beitritt Österreichs zur „High Ambition Coalition“ groß aufgemacht. Man beschloss, ehrgeizige Klimaschutzpläne vorzulegen.

Die Welt ist groß und die bereits vorhandenen gravierenden Auswirkungen des Klimawandels sausen in schnellen Bildern im Fernsehen vorüber, werden verdrängt, und doch passiert es genau vor unserer Haustüre. In Innsbruck ist die Temperatur im Jahresmittel in den letzten hundert Jahren um mehr als 2°C gestiegen:

Wo ist hier der Ehrgeiz der Politiker?

Wir haben ihn zwar gefunden in der Förderung des öffentlichen Verkehrs, im ILG-Hunderter, in den Hinweisen zur Verwendung klimaschonender Heizanlagen, doch den Schritt zur Eindämmung des überbordenden Flugverkehrs hat man noch nicht gewagt.

Groß gefeiert wird das Erreichen eines neuen Passagiermaximums am Innsbrucker Flughafen, erreicht durch entsprechende Flugbewegungszahlen und größere Maschinen. Die Tourismusverbände jubeln über die Millionen von Gästen, die unter Verbrennung fossiler Treibstoffe dann noch in die Täler gekarrt werden.



Die Auswirkungen sehen wir bei einem Blick aus dem Fenster: Innsbruck ist gefangen unter einer graubraunen Drecksuppe!“

Es sind nicht nur die Emissionen des Flugverkehrs in den oberen Atmosphärenschichten, die im Jahresmittel eine um 2,3 bis 5 mal höhere Treibhauswirkung haben, als das am Boden produzierte CO<sub>2</sub> alleine. Die Verbrennungsrückstände aus dem Kerosin im Start- und Landebereich des Flughafens kann man mit freiem Auge erkennen und auch riechen.

Auf der einen Seite wird man nicht müde, laufend Appelle an die einzelnen Menschen zu richten, mehr zum Klimaschutz beizutragen, auf der anderen Seite verstummt man, wenn dies zur Folge hätte, eventuell weniger Gewinne einzufahren. Man wird nur laut, wenn es darum geht, den Flugverkehr von und nach Innsbruck zu bewerben. Flugreisen sind nicht selten billiger als ein Ticket im öffentlichen Verkehr.

Ökobilanz ist dann für Touristiker und Politiker genau das, was es ist: ein Fremdwort!

Ohne Selbstbeschränkung wird Klimaschutz jedoch nicht funktionieren. Unsere Erde hat nicht mehr die Zeit, darauf zu warten, dass auch die, die an der Zerstörung des Lebensraums verdienen, umdenken und vor allem handeln.

Der Klimawandel inklusive Gesundheitsschäden kostet Österreich bereits jetzt über eine halbe Milliarde Euro im Jahr und das ist erst der Anfang, bis 2050 soll die Summe auf mindestens 8,8 Milliarden Euro ansteigen.

Vielleicht gelingt es der neuen Stadtregierung, hier einen Schritt in die richtige Richtung zu wagen was den Flugverkehr betrifft. Die Rechnung zeigt: die sogenannten Gewinne des Flughafens sind längst keine mehr!

# Lärmenquete des Landes Tirol

**Am 16.11.2018 fand im Landhaus die Tiroler Lärmenquete unter der Überschrift:**

**„Lärm: Belastung - Belästigung – Schutz“ statt.**

Verschiedenste Experten nahmen zum Thema Lärm Stellung, unter anderem auch der Bereichsleiter der Abteilung Emissionen, Sicherheitstechnik und Anlagen (ESA) des Landes Christoph Lechner. Sein Referat stellte die Frage:

**„Brauchen wir noch weitere Studien?“**

Er untersuchte den Motorradlärm im Außerfern. Hier haben die Berechnung und die Messungen – auch unter Berücksichtigung der Frequenz – gezeigt, dass der Motorradverkehr in seiner physikalischen und rechnerischen Beurteilung eigentlich nur einen geringen bis keinen Unterschied zum Pkw-Verkehr erkennen lässt. Dennoch fühlen sich die Menschen extrem gestört und beeinträchtigt.

Wenn wir jetzt die Aussage des Experten: „der gestörte, belästigte, beeinträchtigte Mensch hat primär recht“ übernehmen, so kann man dem zustimmen, doch ergibt sich sofort die Frage: „Wie sollen die Entscheidungsträger damit umgehen?“ Außer diesem Argument liefern die bisherigen Untersuchungen in unseren Augen keine wissenschaftlich argumentierbaren Fakten, dass hier Handlungsbedarf gegeben ist. Doch gerade das ist von Nöten, wenn man politische Mehrheiten für Lärmschutz erreichen will. Jene, die einen solchen ablehnen, werden sich auf die Zahlen berufen und das rein subjektive Empfinden der Menschen schon als Diskussionsbasis ablehnen.

Auf den Flugverkehr bezogen ergibt sich ein ähnliches Bild:

Die Jets des Linien- und Charterverkehrs sind eindeutig lauter und frequenzmäßig auch unangenehmer als die Turboprop- und Sportflieger. Dennoch haben sich die negativen Rückmeldungen aus der Bevölkerung, die unseren Verein erreichen, in den letzten ca. drei Jahren auf den Lärm der Sportfliegerei konzentriert.

Die Zahl der Beschwerden zum Wintercharter ist marginal im Vergleich zu jenen, die die Sportflieger betreffen. Die Menschen sind wütend und das zu Recht! Nicht nur, dass die Bewegungszahlen der Sportflieger um ca. 20% gestiegen sind, es wird das ganze Jahr durchgeflogen und vor allem geschult.

Die Auswertungen der Messstellen belegen jedoch keine Steigerungen des Fluglärms im gerechneten Monatsmittel. Es ist der „Lästigkeitsfaktor“, der den Lärm der kleinen Maschinen so unerträglich macht und der in keiner Berechnung ausgedrückt wird.

**Die Frage: „Brauchen wir noch weitere Studien?“ ist daher ganz klar mit Ja zu beantworten. Nicht nur die Politik braucht aussagekräftige, die Situation nachvollziehbare und vor allem verständliche Studien, um handlungsfähig zu sein, auch die Betroffenen benötigen diese als Argumentationshilfe. Und die Wissenschaft braucht neue Modelle zur Lärmabbildung in seiner Belästigungswirkung.**

## ÖROKO<sup>(1)</sup> - Innsbrucks Stadtgebiet zukunftsorientiert ordnen?

Soweit so gut. Niemand wird abstreiten, dass gerade für Innsbruck ein durchdachtes, zukunftsorientiertes Raumordnungskonzept wichtig und notwendig ist. In unserer Ausgabe Nr. 32 aus 2017 haben wir uns bereits damit beschäftigt und unsere Stellungnahme abgedruckt. Doch was ist inzwischen geschehen?

Abgesehen davon, dass das ÖROKO es immer noch nicht geschafft hat, über ein Entwurfsstadium hinaus zu kommen, ziemlich viel. Man hat nämlich trotz des Wissens um die erhöhte Lärmbelastung weiter in die 60 bis 65 dB(A)-Gebiete hineingebaut oder -bauen lassen. So z.B. am Fürstenweg, wo gerade jetzt ein Riesenwohnbauprojekt in dieser Zone entsteht. Dies ist nicht nur unter Bedacht auf die Umgebungslärmrichtlinie der EU - die lang- und mittelfristige Ziele für die Verringerung der Anzahl der Personen, die unter Umgebungslärm leiden fordert - bedenklich, auch im Umweltbericht, Punkt 3.3.1 Lärm, wird festgestellt, dass die Lärmsituation neben der Luftgütesituation zu den besonders sensiblen Umweltthemen der Stadt Innsbruck gehört.

Es passt irgendwie nicht zusammen, dass man auf der einen Seite erkannt hat, wie sehr der Lärm die Lebensqualität negativ beeinträchtigt bis hin zur Gesundheitsgefährdung und daher Lärmschutzförderungen ausweitet und auf der anderen Seite hunderte von Menschen in diesen Gebieten ansiedelt.

Zukunftsorientiert ist etwas anderes!

(1) ÖROKO steht für Örtliches RaumOrdnungsKOnzept. Jede Tiroler Gemeinde ist gemäß Tiroler Raumordnungsgesetz (TROG) verpflichtet, ein ÖROKO zu erarbeiten.

# Verantwortung?!

**Wir erinnern uns: Am 29. April 2018 stürzte das Eigenbauflugzeug Rutan VariEze eines Schweizer südlich des Flughafens ab, wobei der Pilot wie auch sein Passagier tödlich verletzt wurden.**

Der technische Sachverständige kam zum Schluss, dass „das Luftfahrzeug aufgrund einer erheblichen Überladung – 640 statt maximal 472,5 Kilogramm – nicht in eine sichere Steiggeschwindigkeit beschleunigt werden konnte und somit wegen Auftriebsmangels nicht mehr zu steuern war. Das führte in Verbindung mit der Föhnlage zum Unfall.“

Trotz der Tragik dieses Vorfalles müssen jedoch folgende Fragen erlaubt sein:

**„Wieso durfte dieser Flieger trotz Ultraleichtverbots am Flughafen Innsbruck mehrmals landen und starten?“ und „Wie konnte es zu einer solchen Überladung kommen und warum kontrolliert das niemand?“**

Die Antwort auf die erste Frage könnte die Austro Control geben, die auf die zweite übernehmen wir. Für uns ist dies ein weiterer Beweis, dass sich die Hobbypiloten einen Dreck um Vorschriften scheren ohne Rücksicht auf Selbstgefährdung und – noch viel schlimmer – die Gefährdung der unter ihnen lebenden Menschen. Sie fühlen sich sicher in ihrer Überheblichkeit und im Wissen, dass kein Mensch sie kontrolliert.

Wir erinnern uns da an die Aussage der Austro Control zum Absturz der Cessna bei Ellbögen am 30. September 2012: „Die Eigen- und Letztverantwortung für den Flug liegt beim Piloten.“

Es geht also außer den Piloten niemanden irgendetwas an. Nicht, ob das Flugzeug entsprechend gewartet bzw. überhaupt lufttüchtig ist, nicht ob die Bedingungen stimmen, nicht ob die Flugverkehrsregeln eingehalten werden, nicht ob das Flugzeug überladen ist, ja nicht einmal, ob der Pilot überhaupt über eine Bewilligung zum Transport von Passagieren verfügt.

Es geht aber uns etwas an, die wir dem ausgeliefert sind, was diese Freizeitpiloten in ihren „Sportstätten“ aufführen!

Seit dem Absturz in Ellbögen mit sechs Toten im Jahr 2012 hat sich bezüglich der Kontrolle der Maschinen und deren Piloten offensichtlich nichts geändert. Den Verantwortlichen im BMVIT fehlt sichtlich jedwedes Problembewusstsein was die Allgemeine Luftfahrt betrifft, denn beim Straßenverkehr wird in alle Richtungen kontrolliert. Die Freiheit über den Wolken muss jedoch grenzenlos sein! In – tödliche – Gefahr haben sich bis jetzt ja vorwiegend die Flugzeugführer und deren Passagiere gebracht. Muss es erst Tote unter der Bevölkerung geben, bevor hier etwas geschieht?

## In eigener Sache

Dieser Ausgabe liegt ein Zahlschein zur Überweisung des Mitgliedsbeitrages bei. Wir ersuchen um verlässliche Einzahlung, zumal die Kosten beim Druck und der Post wiederum gestiegen sind.

Gleichzeitig bedanken wir uns für Ihre Treue und die vielen Rückmeldungen zu unserer Arbeit. Ein ganz großes Dankeschön auch an jene, die uns über den Mitgliedsbeitrag hinaus unterstützen.

Wir möchten auch all jene, die schon einmal darüber nachgedacht haben, aktiv in unserem Verein mit zu arbeiten oder auch einen Beitrag für unser Infoblatt zu schreiben, einladen, sich zu melden.

## Lärmsschutzförderung neu

Wie schon angekündigt, wurden mit 01.01.2019 die Immissions-Grenzwerte für Fluglärm um 5dB (Lden > 55 dB) reduziert, dadurch sind wesentlich mehr Wohnungen im förderbaren Bereich der Einflugschneise.

Nunmehr ist auch die Website aktualisiert und jeder kann auf

<https://www.innsbruck.gv.at/page.cfm?vpath=wohnen/foerderungen/laermschutz>

und den entsprechenden Links überprüfen, ob sein Objekt die Förderkriterien erfüllt. Gefördert werden Fenster bis zu 25% und Schalldämmlüfter bis zu € 350.-

Der jährliche Förderbeitrag ist begrenzt und wird nach der Reihenfolge des Eingangs der Ansuchen zugewiesen

### 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](mailto:schutzgemeinschaft@gmx.at), Web: [www.aia-tirol.at](http://www.aia-tirol.at)

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