

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



AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 2/2019

Ausgabe Nr.38

Jet Wartungen in Innsbruck

Groß wurde in den österreichischen Medien titulierte "AUA startet heuer mit tiefroten Zahlen", nur die Tiroler Tageszeitung holte ein wenig aus mit „ Umschulungen in Innsbruck“.

Klingt vorerst nicht Besorgnis erregend, doch der AUA-Finanzvorstand Wolfgang Jani erklärt nach langem Jammern über Preiskampf mit Billig-Airlines, Wartungs- und Kerosinkosten, was dies für Innsbruck und vor allem die Anrainer des Flughafens bedeutet:

„Die verbliebenen 30 Jobs am Wartungsstandort Innsbruck sollen, nachdem die Dash-Flotte ausgemustert wird, erhalten bleiben und die Beschäftigten auf die Wartung beispielsweise von Embraer-Jets umgelernt werden. Wir fliegen die Strecke Innsbruck -Wien. Also macht es Sinn, die Wartung in Innsbruck aufrecht zu erhalten“.

Das ist insofern erstaunlich, als die bisher hier vorgenommenen Wartungen von der AUA aus Innsbruck abgezogen und nach Bratislava verlegt wurde. Das machte auch Sinn, vor allem für den Geldbeutel.

Eine Anfrage beim Flughafendirektor Pernetta ergab, dass dieser genauso überrascht wurde wie wir. Daher haben wir Herrn Jani angeschrieben und versucht, ihm die Situation in Innsbruck in Bezug auf zusätzliche Lärmbelastung zu schildern, da ja Wartungen in vielen Fällen auch Probeläufe nach sich ziehen. Eine Antwort steht bis heute aus.

Mehr Glück hatte die Umwelt-Stadträtin, Uschi Schwarzl. Hier ließ sich er Finanzchef doch glatt zu einem 4-zeiligen Mail herab mit der Erklärung: „Die Wartung dieser Jets (Embraer) wird jedoch nicht über eine Line Maintenance Wartung hinaus gehen.“

Das würde z.B. bedeuten, wenn aus Frankfurt und Wien am Abend zwei Embraer Jets kommen, sie über Nacht in Innsbruck bleiben werden. Diese Embraer Jets müssen, wenn sie nicht in Wien oder ihrer Zentrale stehen, über Nacht von einem Techniker geprüft und – falls notwendig – auch repariert oder Teile ausgetauscht werden. Je nach Anlassfall kann das natürlich auch einen Probelauf nach sich ziehen.

Bedeutet: Wartungsarbeiten/Probeläufe nach 23.00 Uhr oder vor 6.30 Uhr.

Jet-Probeläufe sind am Flughafen Innsbruck verboten und dürfen nur in Ausnahmefällen mit Genehmigung der Flughafen-Betriebsleitung durchgeführt werden. Bei einer regelmäßigen Wartung kann man sicher nicht mehr von Ausnahmefällen sprechen. Die Lage des Innsbrucker Flughafens mitten in der Stadt erlaubt nicht mehr die kleinste zusätzliche Lärmerregung!

Die AUA hat auf ihrer Homepage als Grundsatz groß den „verantwortungsvollen Umgang mit der Umwelt als Teil der Unternehmenskultur und nachhaltiges Handeln gegenüber der Umwelt und den nächsten Generationen“ propagiert. Was davon zu halten ist, sehen wir ja.

Eigentümer und Politik müssen sich vehement gegen dieses Ansinnen der AUA stellen!

Line Maintenance (LM)

Grundsätzlich wird LM definiert als diejenige Instandhaltung, die vor einem Flug durchgeführt werden muss, um sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug für den (nächsten) beabsichtigten Flug tauglich ist. (AMC 145.A.10).

Wie der Name bereits ausdrückt, erfolgt die Durchführung in der „Line“; d.h. während laufender Operation und im Allgemeinen auf einer entsprechenden „Line Station“ während der Bodenzeiten von Flugumläufen. Es sind in der Regel nur wenige Spezialwerkzeuge und andere materielle Voraussetzungen notwendig. Die Rückführung auf die „Home Base“ -Hauptstandort bzw. Base Maintenance Standorte - eines Instandhaltungsbetriebes ist aufgrund dessen nicht notwendig. Ist die „Home Base“ auch für LM genehmigt, kann LM natürlich auch dort erfolgen.

Wintercharter 2018/19

Die Zeit dieses Wintercharters 2018/19 ist zu Ende und eine jahreszeitlich übliche Fluglärmsituation stellt sich ein.

Die Priorität des Flughafens liegt schon jahrelang darin, den finanzkräftigen Urlauberstrom im Winter nach Innsbruck zu fördern. Gäste aus Großbritannien, Skandinavien, Ukraine und Russland werden umworben. Sie kommen mit dem Flugzeug nach Innsbruck, werden mit Bussen in die Seitentäler des Inntales gebracht und die dortige Tourismus-Industrie (Seilbahnen und Hotels) freut sich.

Für Innsbruck und die Bevölkerung bleibt der Lärm, für die Klimaerwärmung und die Zerstörung des Weltklimas bleibt der Kerosinausstoß der langen Flüge in der umweltmäßig sensibelsten Höhe. Typisch ist auch, dass eine steuerliche Belastung des Kerosins von den touristischen Lobbyisten und den Großparteien vermieden wird. Dies führt auch zur aktuellen politischen Einschätzung, dass die Einhaltung des Klimaziels in Österreich mit Verringerung des CO₂-Ausstoßes bei weitem nicht erreicht wird und Strafzahlungen in Milliardenhöhe zu erwarten sind.

Abflugzeiten werden oft nicht eingehalten, weil beim Transport der Passagiere zum Flughafen in Innsbruck irgendwo verkehrstechnische Probleme eintreten oder weil die entsprechenden Flugzeuge erst verspätet nach Innsbruck kommen. Nebel in Bristol, Nebel in London, Verwaltungsprobleme in Kiew, das sind die Standardbegründungen.

Starts in Innsbruck nach 20 Uhr werden vom Flughafen hingenommen, Landungen nach 23 Uhr ebenso. Die Betriebszeiten stehen nur auf dem Papier, werden immer wieder als vorbildlich dargestellt und erfüllen sonst nur eine untergeordnete Funktion.

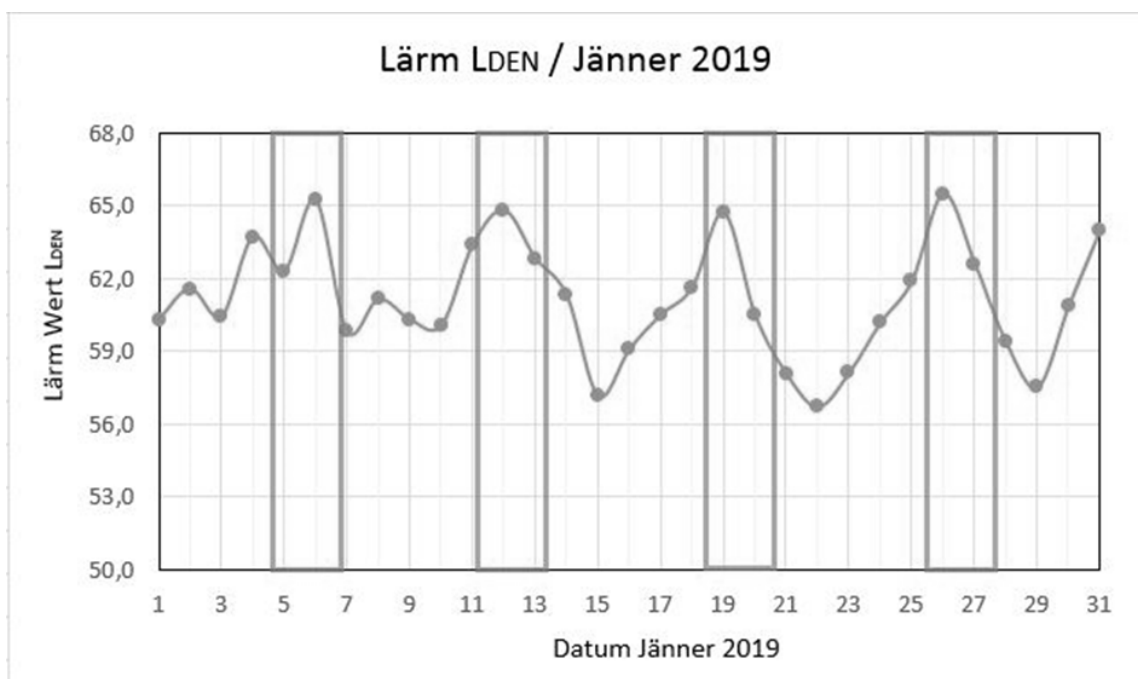
Aus Sicht des Tourismus zählen nur die Urlauber, und die Einheimischen in Innsbruck zahlen drauf, im wahrsten Sinn des Wortes. Die Mentalität des Zack Zack Zack wie am Ibiza-Video mit der FPÖ entlarvend gezeigt, zählt irgendwie auch im Flugtourismus. Besonders störend ist die winterliche Zunahme der Flugbewegungen und die zeitliche Verschiebung der Flugbewegungen in die abendliche Randzeit. Auf die Sonderbelastung des steuerfreien Kerosins durch die österreichischen Regierungen sei nochmals deutlich hingewiesen. Auch hier scheint die Zack Zack Zack – Mentalität zu dominieren.

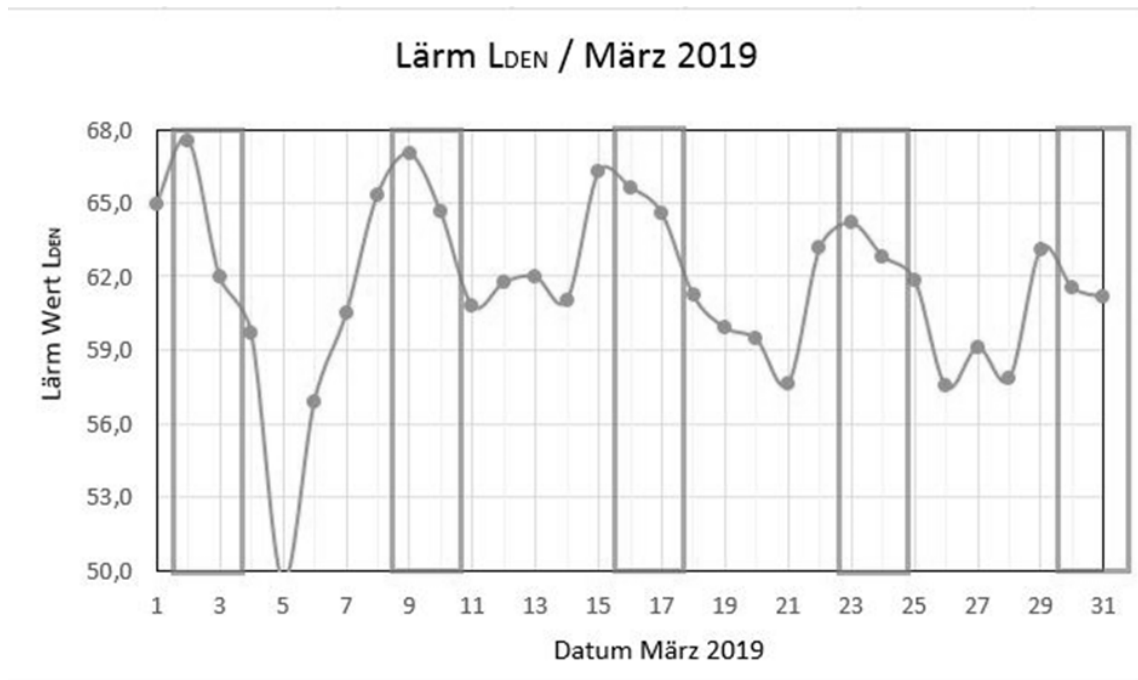
Ein Vergleich der Lärmwerte anhand der vom Land Tirol durchgeführten Messungen zeigt, dass im Winter an den Wochenenden der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} als energieäquivalenter Dauerschallpegel für die Belastung über den ganzen 24 Stunden-Zeitraum eines Tages deutlich höher liegt als im Herbst oder im Frühjahr.

Beispielhaft werden nachfolgend die Ergebnisse des Dauerschallpegels L_{DEN} an der Messstelle Ursulinen im Jänner und März 2019 gezeigt. Besonders gekennzeichnet sind jeweils Samstag und Sonntag im betreffenden Monat.

An den Wochentagen liegen die Werte des L_{DEN} bei 60 dB, am Wochenende steigt der Wert im Jänner auf 65 dB und 67 dB in der ersten Märzhälfte.

Diese Zunahme um 6 dB bedeutet, dass das Vierfache der Flugbewegungen eines Wochentages an einem Wochendtag stattfindet.





Der Vergleich mit den Lärmwerten im Oktober zeigt, dass außerhalb des Wintercharters die Lärmeinwirkung durch den Linienverkehr deutlich geringer und gleichmäßiger ist. Es finden in diesen herbstlichen Monaten deutlich weniger Charterflüge statt und die fast schon regelmäßigen Verspätungen am Abend treten in geringerer Häufigkeit auf.



Die lokale Stimmung zum Thema Klimawandel und zum ständigen Mehr an Liften und Schipisten in Tirol ist gesellschaftlich deutlich in einer Änderung hin zu einer vernünftigen, sparsamen und nachhaltigen Einstellung. Die Politik ist da noch weniger weit.

Es ist dringend notwendig, eine Änderung der Priorität für die Flughafenbetriebsgesellschaft anzugehen, die derzeit ausschließlich im Überschreiten der 1 Million Flugpassagiere am Flughafen Innsbruck und der Tourismusförderung um jeden Preis und ohne Rücksichtnahme liegen. |

In Innsbruck gibt es seit einem Jahr geänderte Mehrheitsverhältnisse und auf Bundesebene werden im Herbst neue verantwortliche Personen politisch zum Einsatz kommen. Es ist zu hoffen, dass dann auch die Interessen der betroffenen Bevölkerung, die unter dem dauernden Lärm leidet, erkannt und berücksichtigt werden. Die Gewinnmaximierung des Flughafens als allein seligmachendes Dogma sollte ernsthaft hinterfragt werden vom Eigentümer IKB und dem Aufsichtsrat. Der Wintercharter ist eine derzeit typische und eine dringend zu ändernde Situation.

Segelfliegen - ein Hobby, das alles erlaubt?

Segelfliegen ist die leiseste und sicher auch die eleganteste Art des Fliegens und kaum jemand kann sich der Faszination entziehen, wenn sich z.B. ein Hochleistungssegler in der Thermik hochschraubt, um nach erreichter Höhe über den Himmel zu sausen.

Das ist die eine Seite dieses Hobbies, die andere wurde u.a. am 16.5.2019 halb Innsbruck präsentiert.

Über zwei Stunden, zwischen 18.00 und 20.00 Uhr, fand durchgehend ein Schleppflug mit der extrem lauten Husky-Maschine statt, immer und immer wieder in niedrig geflogenen Kreisen über Lohbachsiedlung, Mentlberg –Sieglinger und Kranebitten. Nicht nur, dass der Fluglärm total enervierend war, die Flughöhen waren so knapp über den Dächern, dass einem Angst wurde.

Die auch uns erreichten Beschwerden gaben wir an den Flughafen, den Bürgermeister und die Umweltstadträtin Uschi Schwarzl weiter, die sich der Sache auch sofort annahm und die Innsbrucker Segelfliegervereinigung als Betreiber der Schleppmaschine kontaktierte und uns deren Antworten übermittelte.

Hier kristallisierten sich vorerst folgende Prioritäten heraus:

Abgesehen von der immer wiederkehrenden Schuldumkehr, dass nämlich die Anrainer um die Lage des Flughafens gewusst hätten, als sie sich dort ansiedelten und die Raumordnung sich nicht nach den Bedürfnissen der Hobbyflieger gerichtet hätte und man auch wertvolle Jugendarbeit leisten würde, verweist man darauf, dass der Segelflugzeugschlepp in Innsbruck betrieblich kompliziert und teuer ist und diese Art der Höhengewinnung gegenüber den Windenstarts nur ca. 4% ausmacht. Sie wären jedoch notwendig, um für einen Streckenflug die entsprechende Höhe zu erreichen, zur Ausbildung der Piloten für den Segelflugzeugschlepp und bei der Beförderung von „Gästen“, denen beim Windenstart meist übel wird.

Wir erfahren aber auch, dass man bei der Segelfliegervereinigung um das Lärmproblem der Husky sehr wohl weiß und man ist letztendlich auch gewillt, mittels eines neuen Propellers, der nach Herstellerangaben eine Lärmreduktion von 12 dB verspricht, die Situation zu entschärfen.

Die Schleppflüge am 16.5. waren Schulungsflüge, die deshalb durchgehend – Touch and Go –erfolgten, um es für die „zumeist jungen Leute“ so preiswert wie möglich zu machen.

Interessant ist die Angabe zur Höhe, nämlich 300 Meter über Grund. Diese wurden keinesfalls eingehalten! Darauf hätte die Austro Control (ACG) in ihrer Antwort

- Damit ein Segelflieger mit der Schleppmaschine auf Strecke gebracht werden darf, braucht der Pilot eine eigene Berechtigung.

Dafür benötigt er nach der Schulung mit dem Lehrer noch 10 Starts, damit diese eingetragen wird. Damit die 10 Starts schnell absolviert werden können, werden diese in der Platzrunde mit Touch-and-Go, also aufsetzen und durchstarten, erledigt.

Wir versuchen diese Flüge so weit wie möglich über den Inn zu führen und dann vom Westen (je nach Wind) auf die Piste 08 zu nehmen. Nach dem letzten Durchstarten dreht die Schleppmaschine in den Norden in das Segelflugebiet und klinkt den Segler aus, der dann im Gras landet. Die Schleppmaschine landet natürlich auf der Piste.

Die Mindestflughöhen in der Platzrunde wurden eingehalten. Die Schleppmaschine ist eine Husky, die für diese Art des Fluges zugelassen ist! -

eingehen und die entsprechenden Flugdaten vorlegen können. Geschah leider nicht.

Uns ist klar, dass im Vergleich zu den motorisierten Sportfliegern die Belastung durch Segelflugzeugschlepps und Motorsegler geringer ist, doch Aktionen wie zweistündiges, durchgehendes Schleppen sind – auch mit einem anderen Propeller - in Zukunft zu unterlassen. Es hat so etwas auch in der Vergangenheit nicht gegeben und dürfte daher auch nicht notwendig sein.

Als Anrainer müssen wir auch nicht differenzieren, welcher Verein welchen Lärm verursacht. Für uns zählt die Belastung und Einschränkung der Lebensqualität. Mit welchem Recht fordert man von uns Toleranz, wenn auf der anderen Seite nicht ein Funken an Problembewusstsein besteht.

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, Web: www.aia-tiol.at

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