

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



AIA - Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 1/2021

Ausgabe Nr.41

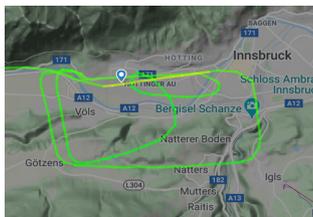
Was macht Corona mit dem Flugverkehr in Innsbruck?

Diese Frage kann von Anrainer-innen schnell beantwortet werden.

Die Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr sind vernachlässigbar, doch der Verkehr der kleinen Motorflieger und der Businessjets boomt. Bei 1003 Flugbewegungen im Feber waren ganze 46 davon Linienverkehr, der Rest Business- und Sportflieger. Dennoch werden Durchschnittslärmwerte bis 60 dB erreicht, bedeutet: im Tagesgeschehen entsteht die gleiche Fluglärmbelastung wie vor den Corona Einschränkungen.

Dennoch bestehen Unterschiede. Der Lärm des Startvorgangs der Charter- und Linienmaschinen ist schnell vorbei, während einige Piloten der sog. Businessjets es offenbar genießen, noch ein kleines Sightseeing Programm zu implementieren, und die Mitglieder der diversen Flugsportvereine lieben es, über unseren Köpfen, möglichst nieder, im Kreis zu fliegen und das über Stunden.

Nachstehend die Bilder vom Flug eines Sportfliegers am Sonntag, den 21. 2.2 2021



Zuerst ein paar Runden über Innsbruck



Dann das Mieminger Plateau abchecken



Zum Schluss sollen die Innsbrucker wissen, dass er wieder da ist

Das ist nur ein Beispiel von vielen und der Pilot begnügte sich diesmal, nur viermal über die Köpfe der unter ihm lebenden Menschen zu kreisen. Der gelernte Anrainer weiß, es geht noch schlimmer. Unter anderem die im Minutentakt durchgeführten Start- und Landemanöver der Flugschulen oder die Segelfliegerschlepps über Stunden.

Nicht unerwähnt sollte auch bleiben, dass in der Zeit des Lockdowns, während der alle Sportvereine auf Null geschaltet waren, die Motorflieger fleißig weiterflogen und das im Rahmen des Gesetzes. Sie wurden ja alle zu Berufspiloten ausgebildet. Das in einer Zeit, wo allein bei der Lufthansa 1000 Piloten von einer Kündigung bedroht sind.

Corona lehrt uns - was den Flugverkehr betrifft - eines:

Auch wenn sich der Linien- und Charterverkehr am Innsbrucker Flughafen durch einen quasi Totalausfall präsentiert, leiser wird es für die Anrainer-innen nicht. Die Jet Services, die Business- und die Sportflieger stehen in den Startlöchern, um die frei werdenden Slots zu bedienen bzw. den uneingeschränkten Luftraum über Innsbruck zu besetzen.

Aviation Reset

Chancen für einen nachhaltigen Neustart nach Covid-19

Die Covid-19-Krise hat den Luftverkehr fast zum Erliegen gebracht. Gleichzeitig verschärft sich die zweite, noch größere globale Krise, die Klimakrise. Österreich hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2040 Klimaneutralität zu erreichen.

Wie kann unter diesen Rahmenbedingungen der Neustart des Flugverkehrs aussehen? Wie viel Luftverkehr braucht Österreichs Wirtschaft wirklich? An welchen Schrauben im Steuersystem ist zu drehen, damit es sozial und ökologisch gerechter wird? Ist klimaverträgliches Fliegen überhaupt möglich?

Die Antwort auf diese Fragen versuchte man bei der Zoom Konferenz am 17. März 2021, veranstaltet vom VCÖ (Verkehrsclub Österreich), zu finden.

Thomas Münzel, Universitätsmedizin Mainz, erklärt die Gesundheitsschäden, verursacht durch den Flugverkehr und fordert die Politik auf, hier zu handeln. Die Lärmwirkungsforschung und die Forschung betreffend Feinstaub und Ultrafeinstaub können hier die entsprechenden Grundlagen bieten. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) schätzt, dass allein die in Westeuropa verursachte Lärmbelastung bis zu 1,6 Millionen gesunde Lebensjahre pro Jahr kostet.

Bemerkenswert war der Vortrag von Günter Emberger, Technische Universität Wien.

Er geht mit der Luftfahrt streng ins Gericht. Seine Forderungen: Entflechtung von Politik und Flughafeneigentum, gerechtes Steuersystem, Abschaffung der Incentives, Verursacherprinzip.

„Das Leitbild der Nachhaltigkeit besteht darin, wirtschaftlichen Wohlstand zu ermöglichen, für sozialen Ausgleich zu sorgen und die natürlichen Lebensgrundlagen für zukünftige Generationen zu erhalten.“

Margit Schratzenstaller, WIFO, fordert die Beseitigung bestehender Steuerausnahmen, den regulären Mehrwertsteuersatz für Flugbenzin und Flugtickets im Inlandsflugverkehr, die Aufhebung der Mehrwertsteuerfreiheit internationaler Flüge, die Aufhebung der Steuerbefreiung von Mineralölsteuer für Flugbenzin, eine stärkere Nutzung von Steuern auf den Flugverkehr und Flugticketabgaben in effektiver Höhe.

Jekatarina Boening, Transport & Environment Deutschland, erläutert die Möglichkeiten des Erreichens von klimaverträglichem Fliegen mittels Batterie, Wasserstoff und synthetischem Kerosin. Grünes Fliegen wäre zwar technisch möglich, doch die Kosten, der Energiebedarf und der immense Flächenbedarf sind extrem einschränkende Faktoren.

Auch sie kommt - wie alle Vortragenden - zum Schluss:

Nur Verhaltensänderungen können die Klimawirkung des Flugverkehrs eindämmen.

Darum gehe ich last but not least auf die Begrüßungsworte von Ministerin Gewessler ein, die auf einen dringend notwendigen Kurswechsel hin zur Klimaneutralität bis 2040 pochte und darauf hinwies, dass sich der Flugverkehr seit dem Jahr 1990 verdreifacht hat. Auch ihre Conclusio war, dass sich das System als Ganzes ändern muss, hin zum Vermeiden und Verlagern. Sie sparte nicht mit Wertschätzung der Arbeit der NGOs, die zwar gerne gehört wurde, jedoch sind es gerade diese NGOs, die im Anlassfall von der Politik nur zu oft im Regen stehen gelassen werden, allen voran hier das BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie). Im Regierungsabkommen Türkis-Grün sucht man auch vergeblich nach Maßnahmen, wie sie von den Experten gefordert werden.

Aviation Reset passiert. Doch nicht so, wie wir es uns für unsere klimagebeutelte Welt wünschen. Die Ausbaupläne der Flughäfen bestehen, die Piste in Innsbruck wird erneuert, die Medien sind voll mit Werbung fürs Fliegen. An den Privilegien für den Flugverkehr wird nicht gerüttelt, ganz im Gegenteil: der Steuerzahler wird gezwungen, die schon vor Corona äußerst dünne Liquiditätsdecke der Fluggesellschaften weiter zu stärken. Keine hoffnungsvollen Aussichten, dass sich hier etwas ändern wird.

Es liegt an jedem einzelnen, für sich und in seinem Freundes- und Bekanntenkreis das Fliegen so negativ wie möglich zu besetzen und auf den Flug in den Urlaub zu verzichten. Die Sehnsucht nach einer Welt, in der auch noch die Generationen nach uns überleben können muss die Sehnsucht nach einem exotischen Urlaubsziel überwiegen. Urlaub im Land ist kein Verzicht sondern ein Gewinn.

Pistensanierung am Flughafen

Präsentation am Flughafen für die AIA

Der Anlass für diese Maßnahme ist klar: Der Asphalt der Piste ist alt und schlecht. Seit 20 Jahren wurden immer wieder neue Deckschichten aufgebracht. Eine Kernbohrung hat gezeigt, dass der Haftverbund zwischen den einzelnen Asphaltsschichten nicht mehr gegeben ist. Das Eindringen von Wasser und dadurch entstandene Frostaufbrüche, wie auch von Pflanzensamen führte außerdem zu einer Störung der Quernähte der Sanierung 1999. Eine erneute zwischenzeitliche Sanierung wäre zu teuer, so dass nunmehr die vollständige Sanierung in Angriff genommen wird.

Die jetzige Maßnahme betrifft die gesamte Piste und die Umkehrplätze am Ende im Westen und Osten. Diese müssen adaptiert werden, da gemäß den EASA-Regularien, die bis 2027 zu erfüllen sind, der Bugradwinkel maximal 45° betragen darf. Somit ist ein größerer Wendekreis gegeben und daher mehr Platz erforderlich. Das fehlende Stück wird mit 30 cm Asphalt als Betonersatz aufgefüllt.

An der Länge der Piste wird nichts verändert, lediglich die Schwelle wird im Zuge der Asphaltssanierung um 43 m nach Westen Richtung Inn verlegt. Diese Anpassung hätte schon im Zuge der Innverlegung durchgeführt werden können, man hat aber aus Kostengründen darauf verzichtet.

Der Zeitplan für die Arbeiten ist wie folgt angesetzt:

- 8.3. bis 30.4.2021: Vorarbeiten seitlich der Piste, Grabungen und Einbau der Schächte für die neue LED-Beleuchtung in Nacharbeit.
- 16.8. – 19.9.2021: Baustelleneinrichtung für Pistensanierung, kein Segelflugbetrieb
- 20.9. – 18.10.2021: Bauliche Maßnahmen mit Sperrung der Piste und des Flughafens. Es gibt keinen Flugverkehr.



- 19.10. – 20.11.2021: Abbau der Baustelleneinrichtung

Um den abgefrästen Asphalt abzutransportieren wird ein Baustraße von der Piste zur Kranebitter Allee, Kreisverkehr bei der Technik, errichtet. Es werden ca. 40 000 Tonnen an abgefrästem Asphalt anfallen, der kontinuierlich abtransportiert werden muss, um den Baufortschritt in der Zeit zu garantieren. Das bedeutet: 20 Lkws pro Stunde, das sind alle 3 Minuten ein Lkw, ergibt 260 Lkws und ebenso viele als Leerfahrt zur Baustelle pro Arbeitstag. Die Flughafenleitung versichert, dass eine allfällige Verkehrsbeeinflussung am Kreisverkehr durch die Lkws keinen Einfluss auf den innerstädtischen Abschnitt der Kranebitter Allee haben wird. 20% des abgefrästen Asphalts sollen wiederverwendet werden für andere Tätigkeiten der Baufirma, 80% sind abzulagern, wo obliegt der Baufirma.

Die Arbeitszeit für die Sanierungsmaßnahmen wurde von Montag bis Sonntag von 6 bis 22 Uhr festgesetzt. Bei der Pistensanierung handelt es sich um eine Infrastrukturmaßnahme mit behördlicher Zuständigkeit des BMK. Städtische Beschränkungen gelten also nicht. Auf die Frage, ob die Sonntagsarbeit vermieden werden kann, wurde mitgeteilt, dass dies zeitlich nicht möglich sei. Wenn der Zeitraum vorgegeben ist und Puffer für Niederschläge einzuplanen sind, kann auf den Sonntag nicht verzichtet werden. Der Beginn der Baumaßnahme kann erst nach Abschluss des prognostizierten Sommerverkehrs erfolgen (auf dringenden Wunsch der Touristiker) und muss enden, bevor die Gefahr eines Frostes mit einer eventuellen Schädigung des härtenden Asphalts gegeben ist.

Die Flughafenleitung hat uns versichert, dass sie in Gesprächen mit der ausführenden Baufirma auf das Lärmproblem aufmerksam gemacht habe mit besonderem Hinweis auf die Sonntage.

Die Zukunft des Innsbrucker Flughafens

Kein anderer Verkehrsträger verzeichnete in den vergangenen Jahrzehnten eine so extreme Zunahme wie der klimaschädliche Flugverkehr. Was längst schon Aufgabe der Politik wäre, nämlich diesen Wildwuchs einzubremsen hat, das Corona Virus geschafft, zumindest für ein paar Monate.

Doch wie sieht die Zeit danach aus? Die Touristiker sehen bereits das „Licht am Ende des Tunnels“ und die Fluggesellschaften überschlagen sich förmlich mit Angeboten zu nie da gewesenen niedrigen Preisen, finanziert mit den Millionen der Steuerzahler-innen. Der „normale“ Flugverkehr kommt scheinbar zurück, wie man auf dem Titelbild sieht.

Verfolgt man jedoch die Meldung der ACI (Airports Council International) Europe, sieht es doch anders aus. Man schätzt, dass an die 200 Flughäfen in Europa in Konkurs gehen werden. Vor allem kleinere regionale Flughäfen mit weniger als fünf Millionen Passagieren pro Jahr sind primär gefährdet. Dazu kommen 16 Mrd. Euro Schulden, die allein die 20 größten Flughäfen Europas aufgenommen haben.

Der Passagierverkehr ist eingebrochen, einige Fluggesellschaften wie auch Flughäfen werden dies nicht überleben. Auch die Eigenkapitalquote des Flughafens Innsbruck ist hier nicht ausgenommen, wird doch die Pistensanierung fremdkapitalisiert.

Fein, werden sich da einige denken, weniger Flugverkehr, weniger Lärm und Gestank. Dennoch heißt es wachsam sein.

Die Business Aviation freut sich bereits über Zuwächse, da grundsätzlich alle Airports offen sind und genügend Slots zur Verfügung stehen, ganz abgesehen von den Besitzern der Privatjets. Die Sportflieger können uneingeschränkt ihrem Hobby frönen.

Dieses erste Corona Jahr hat uns Anrainer-innen gezeigt, dass sich die Lebensqualität rund um den Flughafen durch die Reduktion im Linien- und Charterverkehr nicht gravierend verbessert hat. Die Belästigungswirkung der Sport- und Spassflieger hat sich sogar verstärkt und die Privat- und Businessjets stehen im Lärm den Linien- und Chartermaschinen in nichts nach.

Der Flughafen lässt sich nur durch einen entsprechenden Passagierverkehr kostendeckend betreiben. Sollte sich dieser in den nächsten Jahren nicht erholen, muss man sich die Frage stellen: Rentiert sich der Flughafen Innsbruck noch? Eine Antwort dazu muss von der Politik kommen.

Eines geht jedenfalls nicht, dass sich der Flughafen zu einem Tummelplatz der Reichen und Hobbyflieger entwickelt, schon gar nicht zu einem Ausbildungsmekka von Privatpiloten.

In eigener Sache

Über unsere Homepage aia-tirol.at können Sie sich jetzt automatisch per Mail über neue Beiträge benachrichtigen lassen.

Auf der Homepage

JETZT ABONNIEREN

anklicken, Name und Mailadresse eingeben und zustimmen.

Wie jedes Jahr dürfen wir auch heuer wieder an die Überweisung des Mitgliederbeitrages in Höhe von € 12.- erinnern und möchten uns gleichzeitig für die Treue und Verlässlichkeit unserer Mitglieder bedanken.

Link zu Veranstaltung des VCÖ

<https://www.vcoe.at/projekte/vcoe-veranstaltungen/detail/vcoe-veranstaltung-aviation-reset>

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
www.aia-tirol.at

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