

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



INFORMATION 1/2022

Ausgabe Nr.42

Ein Winter wie damals

Wir können es sehen, riechen und hören: die Urlauberjets haben Innsbruck fest im Griff. Je nach Tageszeit donnern die Flieger im Minutentakt über die Stadt oder von der Stadt hinaus. Corona hat eine neue Realität geschaffen. Geimpft, genesen oder getestet und FFP2 Maske gehören zum Urlaub wie das Ticket zum Fliegen. Einschränkungen werden zu einem Teil der Freiheit, die nicht dort endet, wo sie die des nächsten beschränkt.

Lagen im Jänner 2022 die Flugbewegungen noch knapp 44% unter Vor-Corona-Zeiten, so war doch kaum eine Lärminderung spürbar. Im Februar noch ärger. Die sog. Charterwochenenden lösen bei den Anrainern bereits wieder einen Fluchtreflex aus.

Auch die Betriebszeitenüberschreitungen sind zurück

Wer nun glaubt, durch den Rückgang an Flugbewegungen wären genügend Slots vorhanden und somit käme es zu keinen verspäteten Starts mehr, der irrt.

Auch wenn Corona bedingt die Gesamtzahl der Flugbewegungen die der Vorkrisenzeit noch nicht erreicht hat, so ist eines ganz klar ersichtlich: die Anzahl der Starts nach 20.00 Uhr, also außerhalb der bewilligten Betriebszeit, hat nicht abgenommen. Besonders die Wochenenden stechen hier negativ hervor.

Wir wissen, dass von Flughafeneseite versucht wird, auf die Fluggesellschaften einzuwirken, die Abflugzeiten einzuhalten, doch Veränderung sehen wir hier keine und das seit Jahren. Wir haben sogar das Gefühl, dass die vorgenommenen Interventionen nicht ernst genommen werden, im Bewusstsein des Drucks durch Tourismusverbände und Reiseveranstalter auf den Flughafen. Es ist auch nicht nachvollziehbar, dass auf der einen Seite wegen der Abnahme im Flugverkehr gejamert wird und man auf der anderen Seite nicht in der Lage ist, die zugewiesenen Slots zeitgerecht wahrzunehmen.

Der Innsbrucker Bevölkerung ist jedenfalls nicht zumutbar, auch noch Verständnis für die extreme Lärmbelästigung der Starts des Linien- und Charterverkehrs außerhalb der behördlich festgesetzten Betriebszeiten aufzubringen. Noch dazu wo sich diese von Ausnahmen zum Usus entwickelt haben.

Es ist daher die Aufgabe des Flughafenbetreibers, dafür zu sorgen, dass dieser Missstand beendet wird.

Sei es durch eine Vorverlegung des letzten Slots für einen Start oder einer Betriebszeitenänderung auf 19.00 Uhr für den letzten Abflug. Durch die gewohnte Ignoranz der Fluggesellschaften sind wir dann eh wieder bei 20.00 Uhr. Immerhin würden diese dann gezwungen sein, ihre Planungen abzuändern.

Grundsätzlich ist es zu wenig, von der EU abwärts bis zu den Kommunen, sich damit zu begnügen, den Lärm zu beurteilen aber zu verzichten, die Instrumente zur Lärmbekämpfung auch anzuwenden.

Der Flughafen Innsbruck sollte seiner „Vorreiterrolle in der Lärmreduzierung“ gerecht werden und hier aktiv die rechtlichen und operativen Möglichkeiten wahrnehmen, um diesem Missstand ein Ende zu bereiten.

Dringlicher Antrag im Gemeinderat zur Verkleinerung des Flughafens

Die Stadterweiterung im Westen der Stadt zwischen Technik und Kranebitten steht an. Dazu kommt zeitlich vorlaufend die Verlängerung der Straßenbahn bis Völs und damit die Schaffung der Regionalbahn.

Das ist soweit bekannt und wird von der Stadt Innsbruck fachlich, architektonisch, verkehrstechnisch und juristisch behandelt.

Erstaunt hat jedoch ein dringlicher Antrag im Gemeinderat von FI, FPÖ, ÖVP, TSB, SPÖ, FRITZ, Gerechtes Innsbruck und GR Schmid auf eine konkrete Planung zur Realisierung eines eigenen Radschnellwegs von Völs bis zum Vögelebichl. Der Antrag vom Jänner-Gemeinderat sieht vor, dass dieser Radschnellweg zwischen der Kranebitter Allee und dem Flughafenplatz errichtet werden soll.



Spannend wird dieser Antrag dann, wenn man sich die Platzverhältnisse südlich der Straße und nördlich des Flughafens anschaut:

Der winzig kleine Streifen zwischen der Kranebitter Allee und dem Zaun des Flughafens als Begrenzung der Flughafenfläche reicht nicht für einen Radschnellweg aus. Also muss der Grenzzaun nach Süden verschoben werden, um ausreichend Platz zu schaffen.

Das klingt harmlos, hat aber eine wesentliche Konsequenz, denn damit wird die Flughafengrenze verändert.

Dies wiederum führt zu einem enormen Arbeitsaufwand, beschrieben in den §§ 69 und 70 Luftfahrtgesetz und erfordert daher einen neuen Antrag auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung mit den geänderten Grenzen.

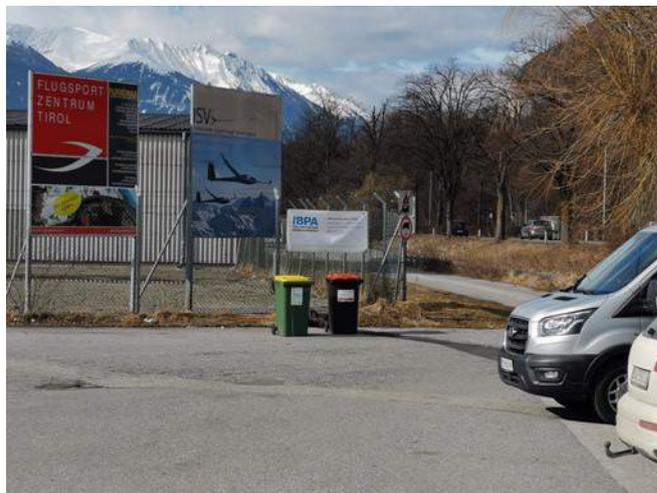
Bei dem dazu benötigten Verfahren handelt es sich um ein Ediktalverfahren, das allen Bürgern mit Eigentum in den Gemeinden der Sicherheitszone des Flughafens Parteistellung einräumt. Bei einer Verkleinerung der Flugplatzfläche hat sich eingebürgert, dass die Behörde auf ein solches Verfahren verzichtet weil ja niemand eine Beeinträchtigung erleidet.

Jedoch stellt sich in diesem Fall die konkrete Frage, inwieweit die Personen, die den Radschnellweg in auffällender Nähe zur Start- und Landepiste benützen, vom Lärm und Kerosingestank bei Starts massiv gefährdet werden, beim Fahren mit Gegenverkehr und einer einem Radschnellweg entsprechenden Geschwindigkeit.

Zusätzlich ergibt sich bei dieser Lage des Radschnellwegs in unmittelbarer Nähe zum Flughafenareal die Unmöglichkeit einer ausreichenden Beleuchtung. Lichtmasten sind Flughindernisse und dürfen eine gewisse Höhe nicht überschreiten. Es bleibt dunkel am Radschnellweg. Somit kommt zur Gefährdung infolge Lärm und Kerosin auch die Gefährdung durch Dunkelheit dazu. Ob also eine derartige Bewilligung durch eine Bundesbehörde ohne Rechte Dritter erfolgen kann, könnte man hinterfragen.

Eine weitere Detailbetrachtung der Idee des Radschnellweges westlich der Technikerstraße zeigt, dass dieser im Bereich der Zufahrt und des Parkplatzes für die Sportflieger geführt werden muss.

Diese Erschwernis der Sportfliegerei von Seiten der rechtskonservativen Mehrheit im Innsbrucker Gemeinderat erstaunt, findet aber die Unterstützung durch die AIA, weil die Sportfliegerei eine massive Beeinträchtigung des Alltags der Bevölkerung, auch während der Pandemie, darstellt.



Ein kleiner aber interessanter Nebenaspekt dieses Antrages ist auch, dass er vom ehemaligen Flughafendirektor Falch unterstützt wird, der über die Rechtslage genau Bescheid weiß. Dass ausgerechnet er eine Verkleinerung des Flughafens wünscht, lässt uns zumindest schmunzeln.

Für uns als AIA ist die Errichtung eines Radschnellweges großartig. Die gemeinderätliche Absicht, die Gesamtfläche des Flughafenareals zu verkleinern, klingt wie ein erster Schritt hin bis zur Abschaffung des Flughafens, und das von den Seiten in der Gemeindepolitik, die bisher nur den Gedanken in diese Richtung als Blasphemie empfunden haben. Schließlich sollen hier mehrere tausend Quadratmeter dem Flughafen abgezwickelt werden.

Jedenfalls ergibt sich aus dem Gesagten unsere Forderung, bei Einführung des Radschnellwegs, die Menge an Flugverkehr (Linie, Charter, Business, Sportfliegerei) deutlich zu verringern, vielleicht proportional zum verringerten Abstand des Begrenzungszaunes von der Start- und Landepiste oder proportional zum Abstand der RadfahrerInnen vor und nach Verwirklichung des Radschnellweges.

Die AIA unterstützt diese Idee des Radschnellweges, um damit die schädlichen und gefährdenden Auswirkungen des Fluglärms zu verringern.

Ja, ja es geht schon wieder los

Das Wochenende vom 19./20. Feber hat es uns gezeigt: die lebenswerten Wochenenden sind vorbei.

Die Austro Control Liste übermittelt 318 Flugbewegungen, davon 161 über die Stadt.

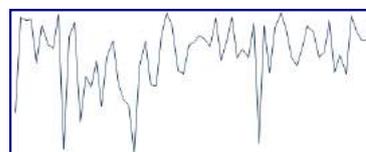
Die Messtellen waren ordentlich beschäftigt, zeichneten sie immerhin 103mal Lärmwerte von über 85 Dezibel auf, davon 40 im Bereich zwischen 90 und 96 Dezibel. Es ist natürlich noch lauter, wenn der Abstand eines Menschen zum Flieger geringer ist als zu der Messstelle.

Dieser Lärm wirkt sich nicht nur negativ auf das Gehör sondern den gesamten Organismus und somit auf unsere Gesundheit aus. Ab 95 dB ist der Lärm unerträglich und kann schon weh tun.

Samstag



Sonntag

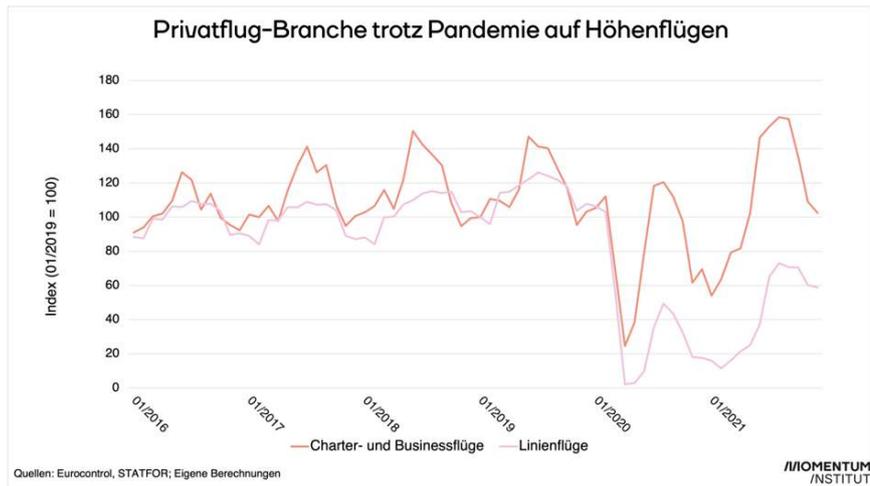


Die Graphen der Messstelle Ursulinen zeigen deutlich, dass sich an so einem Charterwochenende weder der Mensch noch das Gehör erholen können. Das Begleitorchester der Sportflieger, deren Lärmwerte sich zwar vorwiegend im Lästigkeitsbereich bewegen, tut das seine dazu, um auch psychisch eine Art Erschöpfungszustand zu erreichen.

Jetzt hat dieses Wochenende das Vor-Corona-Niveau noch nicht erreicht und doch müssen wir feststellen: es ist genug! Dieser Flughafen, mitten in der Stadt, muss sich neu aufstellen. Der Jubel über immer neue Destinationen und Fluggesellschaften muss einem verantwortungsvollen Umgang mit der Gesundheit der anrainenden Bevölkerung weichen. Die Schlagworte Betriebspflicht und Kontrahierungszwang können und wollen wir nicht mehr hören. **Wer, wenn nicht Innsbruck, muss von den - von der EU erlassenen - Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen Gebrauch machen, im Sinne der Gesundheit der Menschen und des Klimas. Wir haben nur diese eine Welt und dieses eine Leben.**

Wie Privatjets in Österreich zum Klimakiller werden

Während Corona das Linienfluggeschäft nach wie vor in der Mangel hat, boomen Flüge mit dem Privatjet. Österreich besitzt EU-weit die fünftgrößte Flotte, die hauptsächlich kurze Strecken innerhalb Europas fliegt. Auch wenn der Sektor nur einen kleinen Teil der Luftfahrt ausmacht - sein ökologischer Fußabdruck ist enorm. „Am Nachmittag ein Business-Meeting in London, Paris oder Berlin absolvieren und abends wieder pünktlich zur Gutenachtgeschichte zu Hause bei den Kindern sein.“ Daran hat auch COVID-19 nichts geändert. Als die meisten Europäer:innen noch zu Hause blieben, hoben Superreiche wieder fleißig ab. Charterunternehmen haben sich von den Lockdowns bestens erholt - die Anzahl der Flüge hat sich sogar über dem Vorkrisen-Niveau eingependelt. Das Business profitiert von ausbleibenden Flügen im kommerziellen Bereich.

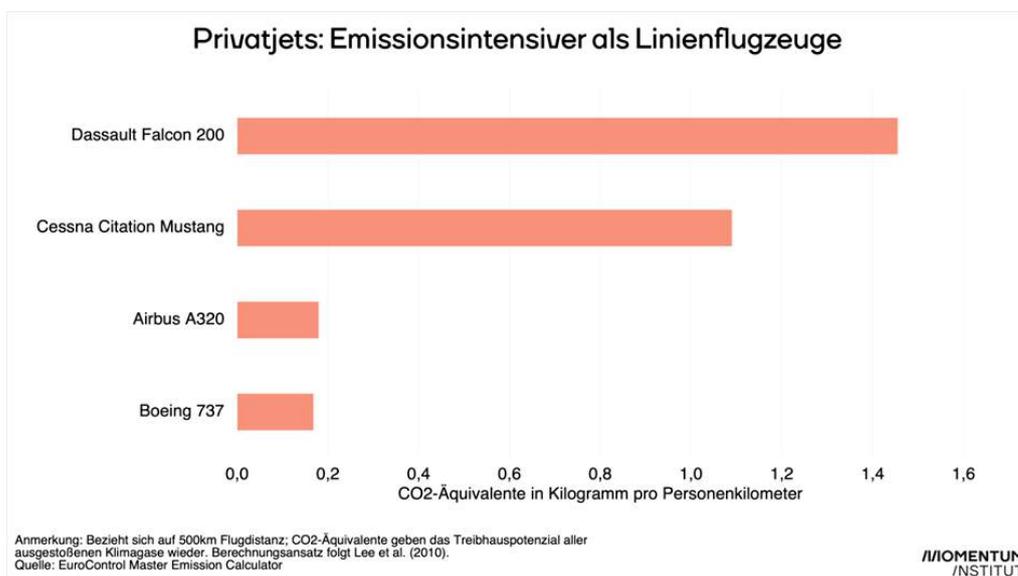


„Das Schlechteste, was man für die Umwelt tun kann.“

Der Siegeszug der Privatjet-Unternehmen ist eine herbe Niederlage für das Klima. Zwar machen Privatjetflüge nur rund 2 % der Luftfahrt aus, ihre Auswirkungen auf das Klima sind allerdings katastrophal.

„Mit dem Privatjet zu fliegen ist das schlechteste, was man für die Umwelt tun kann“, sagt Andrew Murphy von der NGO „Transport & Environment“. Die hat sich den CO₂-Ausstoß der Kleinmaschinen etwas genauer angesehen: Bis zu 14 Mal mehr CO₂ pro Person stößt ein Privatjet gegenüber einem Linienflug aus, bis zu 50 Mal mehr als ein Zug.

CO₂-Ausstoß Privatjets Vergleich

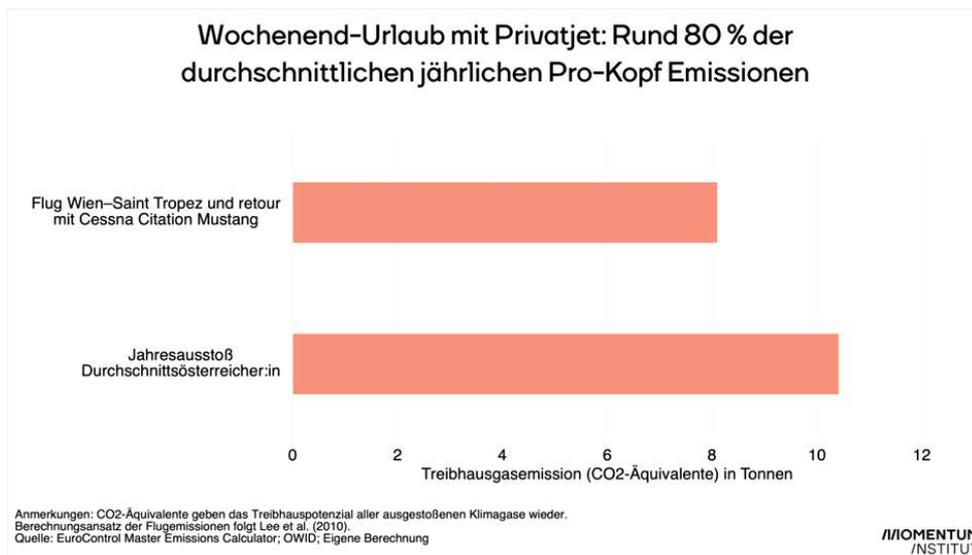


Um die Emissionen von Flugzeugen vergleichen zu können, hat das Momentum Institut deshalb den CO₂-Ausstoß pro Personenkilometer berechnet. Bei einer Flugdistanz von 500 Kilometer stößt eine Cessna Citation Mustang pro Kilometer und pro Person rund 1,09 Kilogramm CO₂-Äquivalente aus. Bei der ebenfalls beliebten Dassault Falcon 200 sind es sogar mehr als 1,4 Kilogramm. Ein Airbus A320 verursacht dagegen pro Person und pro Kilometer unter 0,2 Kilogramm – immer noch viel zu viel, aber weniger als ein Zehntel des Verbrauchs des Cessna-Modells.

Besonders Kurzstreckenflüge sind CO₂-Sünder

Die durchschnittliche Flugdistanz beträgt bei in Österreich startenden oder landenden Privatjets rund 950 Kilometer. Jeder zehnte Privatflug findet außerdem innerhalb von Österreich statt. Im Schnitt beträgt dort die Flugdistanz lediglich 250 Kilometer - Distanzen, die sich in kurzer Zeit mit dem Auto oder dem Zug bewältigen lassen. Fast die Hälfte der Flüge von Privatjets dient dazu, Familienmitglieder zu transportieren oder eine Zweitheimat zu besuchen. Neben einem Abstecher im Winter nach St. Moritz zum Einkaufen und Schifahren, gibt es einen klaren Anstieg in den Sommermonaten. Besonders Urlaubsziele an der Côte d'Azur sind beliebt. Drei Viertel dieser Destinationen ließen sich auch mit dem Linienflieger erreichen.

Der Privatflug von Wien nach St. Tropez macht hingegen rund 80 % des jährlichen Pro-Kopf-Treibhausgas-Ausstoßes von Durchschnittsösterreicher:innen im Jahr aus. Was für Reiche Kleingeld ist, ist für unser aller Klima teuer.



Überreiche werden nicht zur Kasse gebeten

Trotz der gewaltigen Ineffizienz werden Privatjets nicht besteuert. Die Branche ist vom EU-Emissionshandel (EU-ETS) ausgenommen, eine Kerosinsteuer gibt es auch nicht. Eine solche Steuer könnte 325 Millionen Euro im Jahr einbringen, wenn sie bei allen Starts in der EU zur Anwendung käme. Doch nicht einmal für Inland-Flüge gibt es sie in Österreich. Bisher ist die Schweiz das einzige europäische Land, das eine Steuer erhebt. Dabei besitzt der durchschnittliche Privatjet-Eigentümer ein Vermögen von 1,3 Milliarden Euro, da wäre also eine Steuer problemlos leistbar. Auch die Preissteigerungen durch nachhaltigere Treibstoffe oder Elektro- und Hydro-Flieger würden mit maximal 10 % höheren Preisen kaum ins Gewicht für diese Klientel fallen.

Die Top 1 % der Einkommensbezieher:innen in Österreich verursachen mit ihrem Konsum pro Jahr rund 150 Tonnen an Treibhausgasausstoß, während der gesamtösterreichische Durchschnitt bei rund 10 Tonnen pro Jahr liegt. Sie tragen somit rund 15-mal mehr zur Klimakrise bei als der Durchschnitt. Der höhere Konsum und das Flug-Reiseverhalten sind ausschlaggebende Gründe dafür.

Die Schräglage und Klimazerstörung wird sich nicht ändern, wenn man Reiche und Überreiche nicht endlich für ihr Verhalten sanktioniert.

Gesamtlärbetrachtung Innsbruck 2017 - was ist daraus geworden

Wir erinnern uns.

Im Frühjahr 2018 wurde sie unter großem medialem Echo vorgestellt, die Gesamtlärbetrachtung Innsbruck 2017.

Schon vor deren Auswertung strotzte man förmlich vor Tatendrang: „Die Ergebnisse der Lärmstudie werden Mitte nächsten Jahres erwartet, danach werden genau auf die Resultate abgestimmte Handlungsfelder in der Stadt- und in der Verkehrsplanung aufgehen“, ertönte es von Stadt und Land.

„Das Projekt Gesamtlärbetrachtung Innsbruck schafft erstmalig eine repräsentative, nachvollziehbare Datengrundlage für die Beurteilung der Gesamtlärbelastung und –Belästigung der Innsbrucker Stadtbevölkerung“.

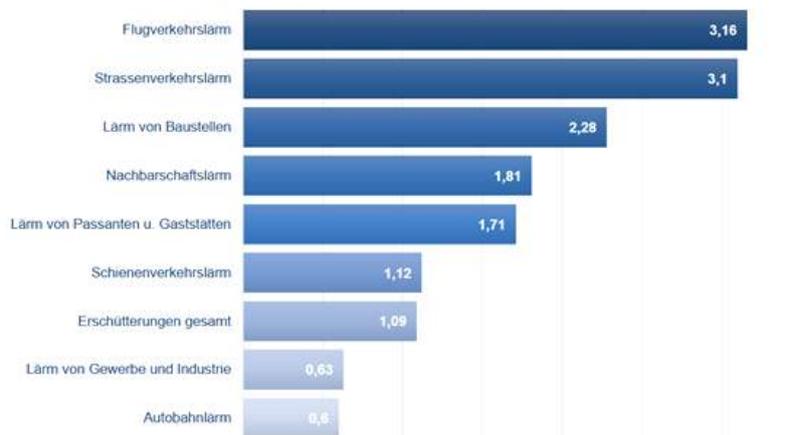
Nach der Auswertung ist nichts passiert

Die Auswertung hat ergeben, dass 90 Prozent der Einwohner zu den mittelgradig und stark Belasteten durch Verkehrslärm gehören. Im Mittel wirkt dieser mit einem 24-Stunden-Dauerschallpegel von rund 55 Dezibel (dB) auf die Innsbrucker ein – und liegt rund 10 dB über den Durchschnittspegeln für Flug-, Schienen- und Autobahnlärm. Mehr als die Hälfte aller Gebäude – und somit 63 Prozent der Wohnungen – in Innsbruck sind als stark straßenverkehrs-lärbelastet einzustufen, nur rund acht Prozent als geringbelastet (< 45 dB). So schreibt es die TT.

Nicht erwartet hatten die Macher der Studie und mit Sicherheit auch nicht die Politik, wie stark und in welchem Ausmaß der Fluglärm die Lebensqualität der Innsbrucker einschränkt.

Belästigung / Störung durch Lärm

Mittelwertvergleich der Belästigung nach Quelle



Schon vor Bekanntgabe der Ergebnisse erklärte die AIA: „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.“**

Die Politik reagierte medial: „Die Innsbrucker Stadtkoalition hat die Gesamtlärmstudie als zentrales Instrument politischer Entscheidungen im Koalitionsabkommen verankert. Wir können auf Grundlage der Lärmstudie in Innsbruck eine Strategie gegen Lärm entwickeln, die auf wissenschaftlichen Erkenntnissen aufsetzt.“

So wie es aussieht, hat das „zentrale Instrument politischer Entscheidungen“ den Weg vieler vorangegangener Untersuchungen und Studien gefunden, nämlich in die Schublade irgendeines Schreibtisches in irgendeinem Büro eines Entscheidungsträgers oder einer Entscheidungsträgerin, um dort zu verstauben.

Leider kann die Innsbrucker Bevölkerung die Lärmbelastung nicht vergessen, da sie ihr tagtäglich ausgesetzt ist. Darum unsere Aufforderung an die Politik:

Erinnert euch! Da war einmal etwas zum Lärm in Innsbruck.

Die Huren der Reichen?

Außenlandungen für Benko Hubschrauber

Die Piste des Innsbrucker Flughafens wurde im Herbst generalsaniert. Dies bedeutete ein Start- und Landeverbot für Luftfahrzeuge aller Art. Offensichtlich für den drittreichsten Österreicher René Benko mit einem geschätzten Vermögen von 4,9 Milliarden Dollar ein großes Problem. Wohin mit seinem Hubschrauber? Die Lösung schien schnell gefunden zu sein. Der Parkplatz vor der Tulfer Hütte am Glungezer bot sich an und das Management des Tiroler Immobilieninvestors wandte sich an den Bürgermeister von Tulfes, Martin Wegscheider, der erwartungsgemäß nichts dagegen hatte.

Wohl wissend, dass für eine Genehmigung von Außenlandungen das Land Tirol zuständig ist, wollte man Tatsachen schaffen, bevor man das Außenlandungsansuchen beim Land einreichte.

Doch im Gegensatz zu Bürgermeister Wegscheider sah man dort die Sache durchaus kritischer. Im Schnellverfahren ging da nichts. Die zuständige Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht im Amt der Tiroler Landesregierung bestand auf „vertiefende Abstimmungsgespräche“. Für den erfolgsgewohnten Milliardär war das offensichtlich zu viel. Er zog seinen Antrag zurück.

Diesmal hat es also nicht geklappt. Auf behördlicher Ebene ist man nicht sofort in die Knie gegangen, vielleicht war aber auch nur die Zeit für Benko zu kurz, um seine Netzwerke entsprechend zu aktivieren. Beachtlich auf jeden Fall die Reaktion von Martin Wegscheider, der sich derzeit wiederum um das Amt des Bürgermeisters bemüht. Unter anderem mit folgendem Slogan: Ehrlichkeit und Aufrichtigkeit sind für mich die nachhaltigste Basis einer guten Gemeinschaft. Ich werde mich nicht für persönliche Interessen einspannen lassen.

Diana Langes übernimmt Tyrolean Jet Services GmbH (TJS)

Aus den Medien war zu entnehmen, dass Diana Langes die TJS mit 1. Jänner 2022 übernommen hat. Sie will die Fluglinie, die zuletzt ihren Mitarbeiterstand von 60 auf 30 halbiert und Millionenverluste eingeflogen hat, nach eigenen Angaben weiterhin am Standort Innsbruck betreiben.

Neben Eigenflugzeugen sollen auch Flugzeuge von Dritten unter Managementvertrag genommen und von Innsbruck aus charterbar sein, sowie technisch in Schuss gehalten werden. "Somit soll vielen bestehenden Mitarbeitern wieder ein sicherer Arbeitsplatz in der Flugindustrie am Standort Innsbruck garantiert werden können, darüber hinaus ist auch mittelfristig eine Expansion das erklärte Ziel". Auch hier weiß man ganz genau, dass es so nicht läuft. Im Normalfall.

Wir von der AIA wandten uns daher an den Flughafen und die politisch Zuständigen und deponierten unsere Bedenken. Es ist nicht nur die zu erwartende Ausweitung des Betriebes im Business Verkehr, die uns mit Sorge erfüllt sondern auch die beabsichtigten Wartungsarbeiten an den Jets. Je nach Ausmaß sind hier weder die Infrastruktur noch die entsprechenden Bewilligungen vorhanden, ganz abgesehen von der zusätzlichen Belastung der Anrainer durch Lärm und Abgase.

Der Flughafen Innsbruck wusste über die Presseaussendungen hinaus nichts, genauso wenig liegt beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ein Antrag zur Ausweitung der Wartungs- und Instandhaltung von Luftfahrzeugen am Flughafen Innsbruck vor. Es ist dem BMK nicht bekannt, dass dies auch geplant ist. Es wird darauf hingewiesen, dass gemäß den Zivilflugplatz-Benutzungsbedingungen für Luftfahrzeuge mit Jetantrieb, die nach Wartungsarbeiten einen Triebwerksprobelauf benötigen - der außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes stattfinden muss -, eine Genehmigung durch den Zivilflugplatzhalter in Absprache mit der örtlichen Flugsicherungsstelle benötigen.

Wir sehen auch wieder die gleiche Vorgangsweise. Man schafft mittels Presseaussendung Tatsachen, mit denen man die Politik und Behörden unter Zugzwang setzen will. Im Falle Langes auch noch mit dem Arbeitsplatzargument. Ein Argument, das, sollte das Betriebsergebnis nicht den Erwartungen entsprechen, schneller vergessen sein wird, als es ausgesprochen wurde.

Bezeichnend für uns war, dass auf unsere Stellungnahme zur Ausweitung des Betriebes des TJS weder die Landes- noch die Stadtpolitik reagiert haben.

Zurück auf Los

Nun ist es wieder soweit: Flugzeuglärm und Abgase lassen vom Himmel grüßen, den Viren zum Trotz.

Das war einmal. Aus Schaden wird man klug, könnte man meinen. Leider ist dies in Innsbruck nicht der Fall. Anstatt aus der Zwangsruhe, die uns die Viren mitsamt der Reiseverbote beschert haben, geht's jetzt erneut zum Retourpunkt. Fehlt noch, dass dem Flugverkehr, wie den AKWs, die Auszeichnung „umweltfreundlich“ zuerkannt wird.

Die Leute am Ruder, die ihren profitablen Nutzen daraus ziehen, sind leider immer noch die Falschen. Ein normaler Mensch mit normalem Hausverstand, normaler Gesundheit und normalem Gehör muss sich tagtäglich fragen, warum er sich dieser unnormalen Situation aussetzen muss, nur, damit der Tourist schnell in Tirol die schneearmen, lawinenträchtigen Hänge runterwedeln, der Business Mensch in wenigen Minuten nach Wien und Frankfurt düsen und der Sportflieger fröhlich seine Runden drehen kann.

Ehrlich, ist es das wert, die Gesundheit der geplagten AnwohnerInnen wegen eines solchen anachronistischen Unsinns aufs Spiel zu setzen? Von der Umweltbelastung ganz zu schweigen. Die gibts scheinbar in Innsbruck nicht. Da wird agiert wie annodazumal, als das Klima noch ein normales Klima war.

Vielleicht sollte man den StadtpolitikerInnen eine Brille verpassen gegen Kurzsichtigkeit.

Sylvia Dürr

Liebe Mitglieder, liebe Freunde

Zwei Jahre Pandemie. Eine wahnsinnig lange Zeit, geprägt durch viel Verzicht, nicht nur, was die Freiheit des Tuns betrifft sondern auch Verzicht auf persönliche Kontakte und überhaupt gesellschaftliches Leben.

Vielen machte die durch die Lockdowns erzwungene Einsamkeit zu schaffen, andere nutzten dies, um sich im Internet auszutoben.

Die persönlichen Treffen in unserem Verein wurden auch weniger, nicht jedoch unsere Arbeit. Selbst in Corona Zeiten war es uns möglich, uns mit Vertretern des Flughafens zu treffen, um Probleme anzusprechen, zu diskutieren, nach Lösungen zu suchen. Vorrangig auch, um immer wieder daran zu erinnern, dass wir auch in Zeiten, wo der Flugverkehr virusbedingt die Rolle des Zerstörers der Lebensqualität abgeben musste, präsent sind. Gegen uns gibt es keine Impfung!

Was es auch immer wieder gibt, ist unser Dank an euch alle, die ihr mit eurem Mitgliedsbeitrag und/oder eure Spende unsere Arbeit unterstützt. Wir weisen darauf hin, dass wir im Vorstand sämtlich ehrenamtlich arbeiten und der Mitgliedsbeitrag ausschließlich verwendet wird, den Druck und Versand des Infoblattes, die Website und ev. Reisekosten zu finanzieren. Hier hatte Corona sogar positive Auswirkungen, da die Konferenzen durchwegs online abgehalten wurden. So war es uns möglich, mehr und breitere Kontakte zu knüpfen.

Ihr wisst, was jetzt kommt: unsere Bitte, auch für das Jahr 2022 den Mitgliedsbeitrag einzubezahlen. Da wir extrem sparsam sind, haben wir ihn auch nicht den steigenden Kosten, vor allem für Papier und Druck, aber auch der Post, angepasst. Es sind immer noch € 12.-.

Mit diesen zwölf Euro trägt jeder wesentlich dazu bei, dass es möglich ist, unsere Arbeit auch nach außen zu transportieren. Mit eurer Unterstützung schaffen wir es, weiter eine starke Stimme für das Recht auf Lebensqualität und Gesundheit und gegen die Ausuferung des Flugverkehrs zu sein.

Überweisung bitte an Kto.Nr: AT46 1400 0668 1006 3492 BAWAG Innsbruck

Vielen Dank!

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