



AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

Ausgabe Nr 44

Juli 2024

DA SAMMA SCHON WIEDER

Nach der Nummer 1 des Informationsblattes der Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport am Beginn dieses Jahres als Zeichen dafür, dass wir als Verein wieder da sind, gibt es nun die zweite Ausgabe 2024. Es sind diesmal acht Seiten mit ausführlichen Berichten über:

- Überschreitung der Betriebszeit im Wintercharter wie eh und je. Es war eigentlich zu erwarten, dass die Betriebszeiten-Vorgaben ohne Relevanz sind, wenn die britischen Gäste nach dem Tee am Nachmittag zu spät zum Flieger kommen. Unverständlich war und ist diese Wurstigkeit gegenüber den AnrainerInnen, die unter dem späten Lärm leiden. Die Eigentümerversammlung Stadt und Land, der Aufsichtsrat und die Verkehrsbehörde BMK in Wien schauen offensichtlich bestenfalls gelangweilt hin.
- Ziel sollte es sein, die zeitliche Grenze von aktuell 20 Uhr um eine Stunde vorzulegen, sodass dann mit den üblichen Verspätungen eine halbwegs erträgliche Situation gegeben ist.
- Die Zeit der Gemeinderatswahl in Innsbruck führte dazu, dass die AIA Anfragen an die bei der Wahl antretenden Parteien gestellt haben, wie sie zum Thema Flughafen stehen. Antworten kamen, aber nicht von allen. Aber immerhin.
- Sorgen betreffend Klimawandel und die einfache Angst vor der Zukunft vor allem bei den Jungen. Von den siebten Klassen der BG/BRG Sillgasse wurde eine Einschätzung über die Situation verfasst. Dabei geht es nicht um die Einhaltung von Vorschriften sondern um das Überleben auf der Erde. Klimaschutz als Menschenrecht anerkennen und dementsprechend handeln, das ist deren plausibler Wunsch.

BETRIEBSZEITENÜBERSCHREITUNGEN VULGO -VERLÄNGERUNGEN

1. Betriebszeitenregelung

Der seitens der Anrainerschutzgemeinschaft schon jahrelange Hinweis auf die verspäteten Starts an den Wochenenden während der Wintersaison hat auch im heurigen Jahr 2024 seine Berechtigung nicht verloren. Schon seit zwanzig Jahren heißt es von der Flughafenbetriebsgesellschaft, früher GF Falch jetzt GF Pernetta, dass in Innsbruck die strengsten Betriebszeiten aller österreichischen Flughäfen bestehen.

Im „Aktionsplan Umgebungslärm Flughafen Innsbruck“ des Bundesministeriums für Klimaschutz wird gesondert und mit gewissem Stolz darauf hingewiesen, dass die tägliche Betriebszeit des Flughafens Innsbruck von 6:30 bis 20 Uhr Ortszeit beträgt.

Gemäß Zivilflugplatzbenützungsbedingungen dürfen Flugzeuge mit einem Gesamtlärmpegel analog einer Propellermaschine Dash 8 Starts ab 6 Uhr bis 22 Uhr und Landungen bis 23 Uhr durchgeführt werden. Wenn es doch noch die deutlich leiseren Dash-Flieger gäbe. Das Ziel des Vereins Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport war immer, die Aktivitäten des Innsbrucker Flughafens zu verfolgen und kritisch zu beobachten. Passte etwas nicht oder war etwas nicht schlüssig, so erfolgte die Kontaktnahme mit dem Flughafen.

Lärmmessungen, Inverlegung und Erweiterung des Pistenvorfeldes 2008/09, Anzahl der Starts und Landungen an den Charterwochenenden im Winter, nächtlicher Lärm der Lkws bei der Pistensanierung 2021 und - als Dauerbrenner - die Nichteinhaltung der Betriebszeiten waren die gängigen Themen. Auf Nachfragen zur Nichteinhaltung der Betriebszeiten wegen der lauten Starts der Linienflugzeuge Boeing oder Airbus kam immer dieselbe Antwort, nämlich, dass es sich um keine Betriebszeitenüberschreitung sondern um eine Betriebszeitenverlängerung handle, die gemäß §5 der Zivilflugplatzbetriebsordnung als Verordnung des Verkehrsministeriums zugelassen ist.

Damalige Vorschläge der AIA, Starts nach 20 Uhr nicht zu genehmigen und die Fluggäste zu einer Übernachtung in Innsbruck zu veranlassen, wurden abgelehnt. Auch der Hinweis, dass dann die Fluggesellschaften selber an Pünktlichkeit interessiert wären, wurde ignoriert. Dem Innsbrucker Hotelgewerbe täte es gut, und die Fluggäste aus dem Zillertal, Ötztal, Paznaun, Südtirol und Vorarlberg müssten einen Obulus in Innsbruck zurücklassen und nicht nur Lärm, Dreck und Gestank.

2. Ruhe zu Corona ab Mitte März 2020

Alle Personen in der Umgebung des Innsbrucker Flughafens erinnern sich gerne an den März 2020, als plötzlich wegen der Pandemie aus Gesundheitsgründen die Kontakte über die Gemeindegrenzen verboten und Ausgangsbeschränkungen erlassen wurden. Eine plötzliche Stille und Ruhe trat ein. Offene Fenster mit ausschließlich Vogelgezwitscher und ohne Kerosingestank. Eine gewisse Angst und Unwissen gegenüber der unbekannteren Pandemie war zwar vorhanden, aber die außergewöhnliche Absenz von Lärm durch Autos und Flugzeugen tat der Seele und dem Körper gut und ist auch heute nicht vergessen. Die Gewohnheit daran kam schnell und man dachte, so ähnlich könnte es in Zukunft auch sein mit dem Flugverkehr. In Erinnerung ist auch heute noch die legendäre Aussage des Tiroler Landessanitätsdirektors Katzgraber im März 2020, dass es aus medizinischer Sicht wenig wahrscheinlich sei, dass es in Tirol zu Ansteckung der Urlauber aus Island gekommen sei und diese sich viel eher beim Rückflug angesteckt haben.

Ähnlich legendär auch das Interview in der ZIB 2 von Armin Wolf mit dem Tiroler Gesundheitslandesrat Tilg vom 16. März 2020, mit seiner mehrfach wiederholten Aussage: „Die Behörden haben alles richtig gemacht“.

3. Winter 2023, Schlimmer geht immer

Die Pandemie geht vorbei, trotzdem ist eine politische Unzufriedenheit geblieben. Der Wintertourismus setzt die Steigerung post-corona fort, auch wenn klimatisch wegen des Schneemangels alles ein bisschen anders wirkt. Die Flüge aus Großbritannien kehrten zurück und damit die Einnahmen für Hotels, Schilifte und Flughäfen. Pünktlichkeit war früher nicht wichtig und ist auch heute ohne Relevanz. Die britischen Fluggesellschaften geben den Takt vor und der Innsbrucker Flughafen befolgt wie immer. Die Nichteinhaltung der Betriebszeit ist wieder so wie vor 2020. Es mag die primäre und einzige Aufgabe der Flughafenbetriebsgesellschaft sein, möglichst hohe Umsätze und Gebühren zu erzielen. Es darf deshalb sicher keine Maßnahme gesetzt werden, um die Betriebszeitenverlängerungen zu vermeiden. Es sind ja nur die Anrainer, die darunter leiden, was soll's? Das wäre ja betriebswirtschaftlich schädlich.

4. Winter 2024

Im Dezember 2024 gab es im Innsbrucker Gemeinderat die Möglichkeit einer Anfrage mit Blick auf die Wintermonate 2024. Der Bürgermeister möge beim Flughafen nachfragen, ob in den Wintermonaten 2024 eine Verbesserung der Situation mit den verspäteten Starts nach 20 Uhr zu erwarten sei oder ob weiterhin verspätete Starts vor allem der Flüge nach Großbritannien zu erwarten seien. Der Bürgermeister ist ja neben LH Mattle Eigentümervertreter des Flughafens.

Die Antwort an den Bürgermeister im Jänner seitens der TFG lautete sinngemäß, dass es bisher schon keine überdurchschnittliche Häufung der Flüge nach 20 Uhr nach Großbritannien gegeben habe und solche auch nicht zu erwarten seien. Das ist eine interessante Feststellung, weil ein einfaches Zählen der Flugdaten der Wochenenden aus dem Winter 2023 ausgereicht hätte, um die Häufigkeit der britischen Flüge zu erkennen und diese fehlerhafte Aussage gegenüber dem Bürgermeister zu vermeiden

Dann begann das neue Jahr 2024 und setzte sich bezüglich der Betriebszeitenverlängerungen so fort wie bisher schon. Ein Blick auf den Flugbetrieb im Jänner des heurigen Jahres zeigt deutlich die Kontinuität der eher planmäßigen Verspätungen.

Betriebszeitenüberschreitungen Jänner 2024

verspätete Starts nach 20 Uhr:

Sa	06.01.2024	20:02:17	DEP	B738	LOWI	EGKK	London Gatwick
Sa	06.01.2024	20:07:33	DEP	B738	LOWI	EGBB	Birmingham
Sa	06.01.2024	20:18:49	DEP	E195	LOWI	EDDF	Frankfurt
Sa	06.01.2024	20:24:37	DEP	B738	LOWI	EGGD	Bristol
Sa	06.01.2024	20:34:43	DEP	B738	LOWI	EGCC	Manchester
Sa	06.01.2024	20:58:52	DEP	A320	LOWI	EGKK	London Gatwick
So	14.01.2024	20:02:33	DEP	B738	LOWI	EHAM	Amsterdam
So	14.01.2024	20:32:41	DEP	A320	LOWI	EDDH	Hamburg
Sa	20.01.2024	20:16:28	DEP	E195	LOWI	EDDF	Frankfurt
So	21.01.2024	20:08:56	DEP	A320	LOWI	EGLL	London Heathrow
Sa	27.01.2024	20:06:14	DEP	E195	LOWI	EDDF	Frankfurt
Sa	27.01.2024	21:07:22	DEP	B38M	LOWI	EGNT	Newcastle

Und wieder wird deutlich, dass die Antwort des TFG an den Bürgermeister einfach falsch war: es sind vor allem die Flüge nach Großbritannien, die zu Starts nach 20 Uhr führen. Immer dieselben, immer am Wochenende. Die Begründungen für die späteren Starts laut § 5 Zivilflugplatzbetriebsordnung sind offiziell nicht bekannt. Kälte und Eis können es nicht sein, Schnee auf Fahrbahnen auch nicht.

5. Forderung Ende der Betriebszeit um 19 Uhr

Eigentlich sind diese ewig gleichen Lärmereignisse zur selben Uhrzeit außerhalb der Betriebszeit eine Sauerei gegenüber den Anrainer:innen. Vor allem gegenüber den Kindern, die am Sonntag Abend früh ins Bett gehen und schlafen sollen für den Schulunterricht am Montag. Inwieweit es sich um eine Gefährdung der Gesundheit handelt, wenn die Kinder bis 21 Uhr immer wieder geweckt werden, ist eine berechtigte Frage.

Da die TFG und die britischen Fluggesellschaften offenbar kein Interesse zeigen, diesen Verspätungen Einhalt zu gebieten, ist die Forderung berechtigt, die Betriebszeitende von 20 Uhr auf 19 Uhr vorzulegen. Die zwei Eigentümerversprecher sind LH Mattle und der neue Innsbrucker Bürgermeister Anzengruber. In der Stadt wird es nach der Gemeinderatswahl für die neuen Verantwortlichen eine Einarbeitungszeit brauchen, aber im Herbst sollten Gespräche mit der AIA stattfinden.

Eigentümerversprecher LH Mattle wird wahrscheinlich zum Thema Betriebszeit Flughafen nichts unternehmen, weil er sich bestimmt im Zweifel um die Interessen des Tourismus seiner Nachbargemeinde Ischgl kümmert. Außerdem wird er mit Blick auf Innsbruck auch an die Gemeinderatswahl denken, bei der sein VP-Kandidat Tursky so massiv verloren hat. Da gibt es wahrscheinlich für die Innsbrucker Bevölkerung keine politische Unterstützung in Sachen Betriebszeiten des Flughafens.

Mal schauen, ob sich jemand in der Politik findet, der diese gesundheitlich begründbare Vorverlegung des Endes der Betriebszeit aufgreift und die TFG oder zumindest den Aufsichtsrat dazu bringt, beim zuständigen Ministerium einen diesbezüglichen Antrag zu stellen.

NACHHALTIGE PERSPEKTIVEN FÜR DEN INNSBRUCKER FLUGHAFEN: HERAUSFORDERUNGEN UND CHANCEN - GASTBEITRAG

7.Klassen BG/BRG Sillgasse

Im Unterrichtsfach "Vernetzte Naturwissenschaften" haben wir uns intensiv mit der Frage auseinandergesetzt, welche der Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs) der Vereinten Nationen für oder gegen die Beibehaltung des Innsbrucker Flughafens sprechen. Darüber hinaus haben wir untersucht, welche alternativen Nutzungsmöglichkeiten für die 133 Hektar große Fläche in Betracht gezogen werden könnten.



Klimaschutz ist Menschenrecht, der Europäische Menschenrechtsgerichtshof hat entschieden, dass es ein Menschenrecht auf effektiven Klimaschutz gibt. "Der Fortbestand der menschlichen Zivilisation ist durch die Klimakatastrophe extrem gefährdet. Der CO₂ Gehalt in der Luft ist viel zu hoch (425 ppm). Der Weltklimarat zeigt einen Weg auf, mit dem die Menschheit die beste Überlebenschance hat.

Dieser Pfad hat einen Zielwert von 350ppm. Das bedeutet, es sind bereits jetzt hunderte Gigatonnen zu viel CO₂ in der Luft. Wir müssen jetzt, wenn auch mit Jahren Verspätung, radikal umsteuern." (Hans Joachim Schellnhuber)

Im Februar letzten Jahres wurden allein über der Stadt Innsbruck etwa 495 Tonnen Kerosin verbrannt, was einem CO₂-Ausstoß von 1.560 Tonnen entspricht. Ein einziger Lande- und Startvorgang (LTO) von oft genutzten Flugzeugen am Innsbrucker Flughafen emittiert 2-3 Tonnen CO₂. Um eine Tonne CO₂ aufnehmen zu können, muss eine Buche etwa 80 Jahre wachsen. Das heißt alleine im Monat Feber müsste ein 2,3ha großer Buchenwald (ca. 15m² Platz pro Baum) gepflanzt, der 80 Jahre lang bestehen bleiben kann. Privatflugzeuge sind hier nicht eingerechnet. Betrachtet man die Gesamtheit der Flugstrecke, wird der Beitrag zum Klimawandel noch größer, nicht zuletzt aufgrund indirekter Effekte wie der Bildung von Kondensstreifen und Zirren (Hochnebel).

[Anmerkung: Ein Cirrus oder Zirrus (lat. cirrus „Haarlocke“, „Franse“; Abk.: Ci) ist eine reine Eiswolke in großer Höhe. Cirren (Cirruswolken) werden auch Federwolken genannt. Der Flughafen und der Flugverkehr stellen somit eine erhebliche Belastung für unser Klima und unsere Umwelt dar.]

Auch durch den Lärm, der durch Flugzeuge und Helikopter entsteht, fühlen sich besonders Anrainer:innen gestört (SDG-3). Obwohl nach 20 Uhr für gewöhnlich kein Flugzeug mehr starten oder landen darf, wurden im Jahr 2023 70 Flugzeugstarts nach 20 Uhr sowie 58 Landungen nach 23 Uhr verzeichnet laut Beantwortung einer Anfrage der Liste Fritz im Tiroler Landtag.

Angesichts des Pariser Klimaabkommens und der Tatsache, dass Österreich bis 2040 CO₂-neutral sein soll, wird es in 16 Jahren keine Möglichkeit mehr geben, dass kerosinbetriebene Flugzeuge von Innsbruck aus starten. Die Preise für entsprechende "Greenwashing"-Zertifikate steigen kontinuierlich, während die Produktion und Verfügbarkeit von E-Fuels begrenzt und kostenintensiv sind. Die Beimischung von Biokerosin zu herkömmlichem Kerosin ist vernachlässigbar. Aus diesen Gründen wäre es ratsam, bereits frühzeitig über alternative Nutzungsmöglichkeiten nachzudenken. Kritiker, insbesondere jene, die stark auf Wirtschaftswachstum setzen (SDG-8), befürchten jedoch einen möglichen Rückgang des Tourismus in Tirol.

Die Touristen, die in Innsbruck landen, tragen zu den Einnahmen der Stadt bei, indem sie in Hotels übernachten, in Restaurants essen und Freizeitangebote wie Schigebiete nutzen. Dies führt zu beträchtlichen Einnahmen aus dem Tourismus und schafft zahlreiche Arbeitsplätze.

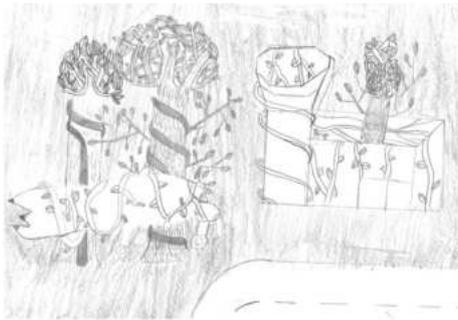
Angesichts der rund 50 Millionen Nächtigungen in Tirol und einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 7 Tagen sowie etwa 450.000 Fluggästen, die nur teilweise in Tirol bleiben, wird deutlich, dass höchstens 6,3% der Touristen per Flugzeug anreisen.

Es bedarf weiterer Untersuchungen, um festzustellen, inwiefern es möglich wäre, einen Teil dieser maximal 6,3% auf alternative Reisemöglichkeiten umzuleiten.



Mayr Sophie, 1E Sillgasse

Wien ist bereits durch die ÖBB und die Westbahn hervorragend mit Innsbruck verbunden, und eine verstärkte Nutzung der Bahn könnte bereits einen erheblichen Anteil dieser Flugreisenden abdecken, da allein 50.000 Menschen diese Flugstrecke nutzen. Betrachtet man jedoch die Statistiken für den Wintertourismus in Zukunft, wird deutlich, dass dieser keine nachhaltige Wirtschaftsstrategie für Tirol darstellt.



Gsaller Paul, 1E Sillgasse

Schneemangel ist bereits jetzt festzustellen, und laut Andrew Schwartz ist bis 2100 weltweit mit schneefreien Wintern zu rechnen. Ein Verlust eines kleinen Teils der Wintertouristen könnte daher als Einstieg in die Entwicklung zukunftsfähiger, nicht mehr von Schnee abhängiger Wirtschaftsstrategien betrachtet werden. Nachhaltigkeit mag kostspielig sein, doch unser Leben ist mehr wert als Geld.

Leider scheint eine Lösung für dieses Problem nicht in Sicht zu sein. Wie so oft befinden sich die verhärteten Fronten von Klimaschutz und Wirtschaftswachstum im Konflikt miteinander. Das wirtschaftliche Defizit, das durch das Wegfallen des Luftverkehrs im Winter entstehen könnte, könnte durch eine gezielte Marketingstrategie kompensiert werden. Dabei könnte die unbelastete Tiroler Luft als verlockendes Verkaufsargument genutzt werden, um einen Teil der wegfallenden Gäste zu halten und möglicherweise sogar neue anzuziehen. Innsbruck als Vorreiterregion für Klimaschutz dürfte viele Besucher ansprechen. Zusätzlich könnten flankierende Maßnahmen wie ein CO₂-neutraler Transfer in die Täler, beispielsweise durch das Leuchtturmprojekt der Zillertalbahn, unterstützend wirken.

Die Abschaffung des Innsbrucker Flughafens bietet eine besondere Gelegenheit, Ressourcen umzuleiten und Prioritäten neu zu setzen. Man könnte das Gelände neu nutzen, um dringende Bedürfnisse, wie Bildung, Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit anzusprechen, um eine nachhaltigere und lebenswertere Zukunft für die Gesellschaft zu schaffen.

Der Innsbrucker Flughafen erstreckt sich über eine Fläche, die 25mal so groß ist wie der Baggersee und das umliegende Grünland. Diese Fläche wird von der Stadt Innsbruck der Tiroler Flughafen Betriebs Gesellschaft zur Verfügung gestellt.

Die 133 Hektar große Fläche des Flughafengeländes bietet zahlreiche Möglichkeiten für verschiedene nachhaltige Nutzungsformen:

- Schaffung von Grünflächen und Gemeinschaftsgärten
- Sozialwohnungen und Wohnungen für Studierende
- Kindergarten und Bildungszentren
- konsumfreie Flächen, wie Beachvolleyballplätze, Basketballplätze Fußballplätze usw.
- Installierung von erneuerbaren Energiequellen

Zusammenfassend überwiegen unserer Meinung nach die Vorteile der Flughafenabschaffung die Nachteile deutlich. Daher plädieren wir dafür, den Flughafen zu schließen und einen Schritt in eine nachhaltigere Zukunft zu wagen.

PARTEIEN STELLUNGNAHME

AIA hat die Parteien vor der Wahl zum Innsbrucker Gemeinderat zur Stellungnahme zu zwei wichtigen Fragen betreffend Flughafen gebeten. Die erhaltenen Stellungnahmen werden auszugsweise und gekürzt wiedergegeben.

FRAGE 1: Sollen die Belastungen für die InnsbruckerInnen durch den Flughafen genau untersucht werden?

Die GRÜNEN (Aliena Knappe , Gemeinderätin)

Mit der "Gesamtlärbetrachtung Innsbruck" 2018 wurde die Belastung durch den Flughafenlärm aufgezeigt: Konkret wurden 34881 Wohnungen als mittelstark und 4303 als stark belastet durch den Flughafenlärm angeführt. Die Innsbrucker Grünen sehen weitere Untersuchungen zu Belastungen und zur Überprüfung möglicher Zukunftsszenarien als Grundlage für einen ernsthaften Diskurs über eine verantwortungsvolle Flughafenpolitik.

Die Sozialdemokraten (Benjamin Plach , Gemeinderat)

Wir stehen zum Flughafen mit attraktiven Anbindungen im Sinne unserer Bevölkerung und der heimischen Wirtschaft. Die Auswirkungen auf die Bevölkerung müssen bestmöglich eingedämmt werden. Daher unterstützen wir die Einführung und Ausweitung von emissionsbezogenen Landegebühren und das etablierte Projekt des Unterstützungsfonds für Lärmschutzfenster.

Liste Fritz (Markus Sint , Landtagsabgeordneter)

Der Schutz der Gesundheit der Bürger steht an oberster Stelle. Krankmachender Lärm, schlechte Luft und gefährlicher Feinstaub belasten unmittelbar die Anrainer des Flughafens. Der Schutz der Gesundheit der Bürger hat Vorrang vor ungebremsten wirtschaftlichen Interessen. Wir werden uns im Gemeinderat und im Landtag dafür einsetzen, dass es endlich eine Umweltbilanz für den Innsbrucker Flughafen gibt, die die Belastungen durch den Flugbetrieb untersucht. Vor einem Terminal-Neubau ist eine glaubwürdige Kosten-Nutzen-Analyse zu erstellen, die im Sinne der Kostenwahrheit auch Umweltbelastungen und Lärmbelastungen durch den Flugbetrieb einberechnet.

Alternative Liste Ibk (Mesut Onay, Gemeinderat)

Wir sprechen uns für eine Studie aus, wie eine sinnvolle und langfristige Lösung aussehen kann. Innsbruck soll in Verbindung mit anderen Städten betrachtet werden, Auswirkungen von Fluglärm und Flächenverbrauch einbezogen werden.

Es ist zu prüfen, ob die Privatjet-Nutzung auf Ebene des Gemeinderats verhindert / verteuert werden kann. Wir solidarisieren uns mit den AnrainerInnen, welche die hohe Schadstoff- und Lärmbelastung kritisieren.

FRAGE 2: Sind Schritte zur Reduktion des Flugbetriebs in Ihrem Sinn?

Die GRÜNEN

Eine nachhaltige und langfristige Vision muß gemeinsam mit der Bevölkerung entwickelt werden. Wir fordern in unserem Wahlprogramm einen Bürger:innenrat zum Thema: "Die Zukunft des Flughafens".

Personen werden per Zufallsprinzip gelost. Empfehlungen werden unter Einbezug von Expert:innen erarbeitet. Bürger:innenräte stärken die Demokratie , gewöhnliche Stimmen finden mehr Gehör. Außerdem treten wir für die Überprüfung eines Privatjetverbotes ein.

Die Sozialdemokraten

Strikte Start- und Landeverbote an den Tagesrandzeiten, insbesondere weil dies oftmals "nur" von Privatjets genutzte Zeiten sind.

Wir stehen für eine offene Diskussion der Zukunft des Flughafens. Von gestrichenen Linienanbindungen bis zum ruinösen Preiskampf von Billig-Airlines muss hier schonungslos analysiert werden und bei weiteren Multimillionen-Investitionen eher Zurückhaltung angesagt sein. Wir stehen mittelfristig jedenfalls zum Flughafen und wollen die Bevölkerung bestmöglich vor den Luft- und Lärmemissionen schützen.

Liste Fritz

Es kann es kein unbegrenztes Wachstum an Flugbewegungen geben. Deshalb haben wir zuletzt mittels Anfragen im Landtag und im Gemeinderat aufgezeigt, dass die Betriebszeiten regelmäßig nicht eingehalten werden, was nicht sein darf. Land und Stadt haben als Eigentümer des Flughafens die Einhaltung der Betriebszeiten sicherzustellen. Wir haben eine Änderung des Naturschutzgesetzes im Landtag beantragt, um nicht notwendige Flüge, so genannte Bespassungsflüge, zu verbieten. Wir sind mit damit an ÖVP und Grünen gescheitert. Letztlich braucht es eine langfristige Strategie für den Flughafen.

Alternative Liste Ibk

Wir stehen Kurzstreckenflügen und besonders der Flugverbindung Innsbruck-Wien kritisch gegenüber und sprechen uns für die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel aus. Gerade mit dem Münchener Flughafen liegt ein internationales Angebot in unmittelbarer Nähe. Ist ein Flughafen innerhalb des Stadtgebiets etwas, das wir uns in Anbetracht des begrenzten Platzes, der Belastung für die lokale Bevölkerung und auch mit Blick auf die Klimaziele leisten können? Eine umfassende Studie, die Optionen aufzeigt, ist dringend erforderlich, um eine zukunftsweisende Lösung zu finden.

Von den weiteren im Gemeinderat vertretenen Parteien: JA-jetzt Innsbruck / ÖVP / FPÖ / KPÖ erhielten wir keine Antworten.

Im Koalitionspapier „Zukunftsvertrag Innsbruck 2024 bis 2030“ nach der Gemeinderatswahl von JA-Anzengruber, Grüne und SP, Seite 41 steht dazu:

„Derzeitiges Bekenntnis zum Flughafen, weitere Investitionen sind mit Hinblick auf ihren langfristigen Nutzen zu prüfen. Prüfung inwiefern die Bevölkerung von Lärmemissionen entlastet werden kann.“

WARUM NICHT? - GASTKOMMENTAR

Letzten Spätherbst gab es große Aufregung am Innsbrucker Flughafen. Wir erinnern uns an den Spruch der unsichtbaren Klimaaktivisten: BAN PRIVATE JETS. Sie hinterließen weder Klebstoff noch sonstige gesundheitsschädliche Rückstände, was man von den privaten und großen Jets nicht gerade behaupten kann. Nach wie vor wird lustig hin und her gedüst. Benkos Flotte ist derzeit auf Eis gelegt, aber nicht lange. Wetten? Und auf unseren Köpfen rieseln nach wie vor Kleinstteilchen von Mikrostaub, Kohlendioxid, Stickoxide, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Feinpartikel. Lecker ist der bestimmt nicht, dieser Cocktail, der sich in alle Lungen schleicht. Giftig wie eh und je.

Frage: Warum nicht: BAN ALL JETS?

Sylvia Dürr

„WO UNRECHT ZU RECHT WIRD, WIRD WIDERSTAND ZUR PFLICHT“ (BERT BRECHT)

- GASTBEITRAG

Der Verein AIA zeigt ein großes Verständnis für die Sorgen und auch für die Aktivitäten der Klimaaktivisten und Klimaaktivistinnen. Wir lassen diese hier in der Ausgabe zu Wort kommen und deren Position und Tätigkeiten erklären:

Immer mehr Menschen lehnen zu Recht das rücksichtslose "Weiter-so" ab, das oft hinter oberflächlichen Klimaschutzversprechen verborgen liegt. Die Formen des Protests sind vielfältig, einige stoßen dabei an die Grenzen dessen, was in einer freiheitlich-demokratischen Gesellschaft akzeptabel erscheint. Wir, Menschen, die sich der Letzten Generation angeschlossen haben, betrachten sie jedoch als Ausweg, um die politischen Entscheidungsträger und die Gesellschaft insgesamt dazu zu bewegen, ihre Verantwortung wahrzunehmen. Ziviler Ungehorsam hat in der Geschichte stets als demokratisches Werkzeug gedient, um gesellschaftliche Missstände aufzuzeigen. Beispiele hierfür sind die Aufhebung der Rassentrennung, die Erlangung des Frauenwahlrechts und die Proteste gegen das Bauprojekt in Hainburg. Wenn das Recht zu Unrecht wird, erwächst daraus die Pflicht zum Widerstand.

Der Name Letzte Generation, die innerhalb des weltweiten A22 Netzwerks agiert, kommt von einer Rede von Barack Obama anlässlich der Internationalen Klimakonferenz in Paris 2015:

Barack Obama: *"Wir sind die letzte Generation, die etwas gegen den Klimawandel tun kann"*

In der Klimakrise steht viel auf dem Spiel – da sind sich die Experten einig. Mit physikalischen Gesetzen und dem Klima kann nicht verhandelt werden. Ignoranz oder oberflächliche Lösungen sind daher verheerend und letztlich fatal. Deshalb ist ein breites gesellschaftliches Engagement für eine ehrliche Klimapolitik von entscheidender Bedeutung – die Aktivistinnen und Aktivistinnen der Letzten Generation setzen sich dafür ein. Denn wir müssen uns alle darüber im Klaren sein: Es gibt nicht die Option zwischen Passivität und Klimapolitik. Die Wahl besteht nur zwischen Klimapolitik jetzt oder katastrophalen Konsequenzen des Klimawandels in naher Zukunft.

Die Wissenschaft hat die Verantwortung, ihre sachkundige Expertise zum Wohl der Gesellschaft einzusetzen. Es wird zunehmend dringlicher, Verantwortung für die Lebensgrundlagen zukünftiger Generationen zu übernehmen, die durch den vom Menschen verursachten Klimawandel ernsthaft gefährdet sind.

UN-Generalsekretär Guterres spricht dazu: „Die Klimaschutzbewegung, mit jungen Menschen an der Spitze, ist nicht mehr aufzuhalten. Sie ist größer und lauter und wird sich, das kann ich Ihnen versichern, nicht mehr verdrängen lassen. Ich stehe an ihrer Seite. Die wissenschaftlichen Grundlagen sind eindeutig. Wir wissen, was zu tun ist. Wir müssen das 1,5-Grad-Ziel am Leben erhalten. Dafür sind mehr Ehrgeiz bei der Abschwächung des Klimawandels und unverzügliche, konkrete Maßnahmen zur Verringerung der weltweiten Emissionen um 45 Prozent bis zum Jahr 2030 erforderlich.“ Der Klimanotstand ist ein Wettlauf gegen die Zeit.

Helmut Wachtler

Impressum:

Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport - AIA ZVR-Zahl 875003789

p.A. Manfred Roner, 6020 Innsbruck, Lohbachweg A 1, Tel.Nr. 0699-14530218,

Mail: schutzgemeinschaft@a1.net

www.aia-tirol.at