



Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA



www. AIA-tirol.at

Frau Staatssekretärin Christa Kranzl
BMVIT
Radetzkystraße 2
1030 Wien.
Per Mail

Innsbruck, 24.4.2008

Betrifft: Flughafen Innsbruck
Verordnung zur Festlegung der Schwellenwerte für Fluglärm

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin!

Die Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport vertritt als Verein die Interessen jener Personen in Innsbruck und Umgebung, die von den Auswirkungen des Flugverkehrs am Innsbrucker Flughafen betroffen sind. In dieser Funktion wurden wir von Ihrem Gespräch vom 14.04.2008 mit Flughafenvertretern und den Verkehrssprechern der politischen Parteien informiert.

Es ist uns wichtig, dass gerade in dieser Thematik auch jene Stimmen gehört werden, deren primäres Interesse nicht der Gewinnmaximierung der Flughafenunternehmen sondern der Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung gilt.

Die im Umgebungslärm“schutz?“gesetz enthaltenen Schwellenwerte für Flughäfen mit 65 dB bei Tag und 55 dB bei Nacht sind die höchsten aller Verkehrsträger. Dieses hohe Ansetzen der Grenzwerte ist unlogisch und für die Betroffenen in keiner Weise nachvollziehbar.

Es ist uns bekannt, dass bei der seinerzeitigen Festlegung der Werte im Umgebungslärmgesetz gerade der Flughafen Innsbruck ein gewichtiges Wort mitgeredet hat, da niedrigere Schwellenwerte - besonders bei der Messstelle 1 (Ursulinen) - in der Flugverkehrsabwicklung, wie sie sich heute schon



Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA



[www. AIA-tirol.at](http://www.AIA-tirol.at)

darstellt und wie sie für die Zukunft geplant ist, zu Problemen führen würden. Der Druck soll massiv gewesen sein.

Wir orientieren uns prinzipiell am Grenzwert für vorbeugenden Gesundheitsschutz der WHO (auch in der ÖAL 6/18) mit 55dB bei Tag und 45db bei Nacht. Diese Werte sind in die Diskussion einzubeziehen. Zumindest aber sind die Schwellenwerte für den Flugverkehr an die für den Straßenverkehr mit 60/50 dB anzugleichen.

Es dürfte Ihnen bekannt sein, dass die Lärmemissionen des Innsbrucker Flughafens auf die Wohnbevölkerung aufgrund seiner Lage in einem engen Talkessel wesentlich gravierender wirken als bei einem Flughafen in einer Ebene. Und gerade dieser Situation muss Rechnung getragen werden, es ist die Wohnbevölkerung vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Schäden zu schützen. Ein probates Mittel sind niedrigere Schwellenwerte als im Umgebungslärmgesetz vorgesehen.

Bedauerlicherweise erkennt der Flughafen Innsbruck selbst offensichtlich die prekäre Situation nicht, meinte er doch selbst dem internationalen Experten Prof. Hamann gegenüber, in Innsbruck gäbe es kein Fluglärmproblem. Der Flughafen wartet jetzt auf 2012, weil Innsbruck lt. den offiziellen Statistiken die 50.000 Flugbewegungen (Großflughafen) scheinbar noch nicht erreicht. Wir stehen den Flugbewegungszahlen des Innsbrucker Flughafens mit großer Skepsis gegenüber, weil in diesen u.a. die gesamte Zahl der ÖAMTC-Hubschrauberflüge (das Gelände des ÖAMTC liegt nicht im Flughafenareal sondern direkt angrenzend) nicht enthalten ist.

Auch müssten in einem "Umgebungslärmgesetz" Durchstarts, Tiefflüge, die Emissionen des Problaufstands, der Bodenschall, also sämtliche dem Flugbetrieb zuzurechnenden Lärmimmissionen berücksichtigt werden. Weder bei Straße noch Bahn wird hier differenziert.

Gerade die letzte Wintersaison hat gezeigt, dass sich die Flugfrequenz in Innsbruck massiv gesteigert hat. Eine Zunahme von fast 27% bei den Gesamtflugbewegungen gegenüber den Vergleichsmonaten des Vorjahres hat das Maß des Erträglichen weit überschritten.

Voraussetzung für eine korrekte Beurteilung der Lärmsituation sind umfassende Lärmmessungen, weil die Schallausbreitung besonders in Hanglage mit den hohen Bergen im Rücken durch reine Rechenmodelle falsch beurteilt wird. Die drei fixen Messstellen, auch wenn man deren Ergebnisse heranziehen würde, reichen hier nicht aus.



Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA



[www. AIA-tirol.at](http://www.AIA-tirol.at)

Enttäuschend und beschämend zugleich ist die Tatsache, dass die FlughafenbetriebsgmbH nicht einmal daran denkt, für die Hauptbetroffenen passiven Schallschutz vorzusehen, es wurde in all den Jahren bis heute nicht ein Cent dafür aufgewendet. Es wäre zumindest eine der geeigneten Maßnahmen, einen Teil der massiven Störungen zu mildern, findet doch an manchen Samstagen statistisch gesehen alle 4 Minuten, in der Praxis oft sogar im 20-Sekunden-Intervall eine Flugbewegung statt.

Wir hoffen sehr, dass die zuständigen Behörden in Wien die belastende Situation erkennen und jene Schritte einleiten, die die Schwellenwerte so festsetzen, dass die hier lebenden Menschen nicht zu Schaden kommen, was bei 65/55 dB eindeutig der Fall ist. Dass Schallschutzmaßnahmen besonders in Innsbruck erforderlich sind, steht auch für den Experten Prof. Hamann eindeutig fest.

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin, wir dürfen unsere Wertschätzung zum Ausdruck bringen, dass Sie auch die betroffenen Anrainer ernsthaft in die Diskussion mit einbeziehen wollen. Diese Vorgangsweise ist ein wohltuendes Gegengewicht zu dem, was wir hier in Innsbruck erleben. Die Rolle als Deckmäntelchen lehnen wir nämlich ab.

Mit dem Angebot, jederzeit für Informationen zur Verfügung zu stehen und der Bitte um Einbindung in die geplanten Verhandlungen verbleiben wir

Mit freundlichen Grüßen

Ulrike Unterleitner Hildegard Auer
Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport