



AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 1/2009

Ausgabe Nr.6

Technischer Schallschutz - Offener Brief an die Frau Bürgermeisterin

2002: Anrainer weisen im FLUF auf die Notwendigkeit von Lärmschutz hin

2003: der Lärmschutzexperte Prof. Hamann stellt Bedarf fest, wird aber abgewiesen

2004: VBgm. Sprenger stellt auf Basis der Arbeit der damaligen Anrainervertreter im FLUF einen entsprechenden GR-Antrag, der einstimmig angenommen wird, im Stadtsenat aber verhungert

2007: Vorlage eines Antrages auf Lärmschutz durch Mitglieder der Schutzgemeinschaft. Keine Reaktion

2008: GR-Antrag StRin Schwarzl auf Lärmschutz

Die Zahlen beweisen die dringende Notwendigkeit für ein **Gesamtpaket** aus **aktivem** (Lärmvermeidung) und **passivem** (bauseitigen) **Lärmschutz**. Jeder Flughafen mit vergleichbaren Lärmwerten verfügt bereits über ein Lärmschutzprogramm.

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin!

Im Namen der Mitglieder unseres Vereins aber auch im Namen vieler anderer, die unter dem Fluglärm und - damit in Verbindung - dem Bodenlärm am Flughafen leiden und in ihrer Lebensqualität und Gesundheit beeinträchtigt sind, wenden wir uns an Sie als Bürgermeisterin aber auch als Eigentümervertreterin des Innsbrucker Flughafens.

Am 26. 02. 2009 wird der Antrag der StRin Mag. Uschi Schwarzl auf technischen Lärmschutz für Flughafenanrainer im Gemeinderat behandelt. Bereits im Jahr 2004 wurde ein ähnlicher Antrag des damaligen VizeBgm. DI Sprenger angenommen, leider jedoch mit keinerlei Konsequenzen. Der im gleichen Jahr erstellte Fluglärmkataster, in den kein einziger gemessener Wert eingeflossen ist, sondern der rein auf gerechneten Daten basiert, weist dennoch immerhin eine Fläche von fast drei Quadratkilometern mit Grenzwertüberschreitungen auf.

Bauseitiger Schallschutz für Flughafenanrainer gehört EU-weit bereits schon lange zum Standard, weil man erkannt hat, dass der Lärm in seinen Auswirkungen volkswirtschaftliche Kosten entstehen lässt, die die Kosten von Lärmschutz weit übersteigen.

An deutschen Flughäfen mit passiven Lärmschutzmaßnahmen wird durchwegs bei einem Leq von 60 dB außen am Tag Lärmschutz finanziert. Dieser Wert wird in den Winterchartermonaten bei den Messstellen Ursulinen wie auch Allerheiligen immer wieder überschritten.

Auch werden die Maximalpegel in die Anspruchsberechtigung einbezogen. So z.B. in Leipzig außen ab 19mal 82 dB pro Tag. Das wird in den westlichen Stadtteilen im Wintercharter oft in einer Stunde erreicht. Oder München bei 6mal 70 dB zwischen 22.00 und 6.00 Uhr außen. Allein ein Probelauf am Innsbrucker Flughafen erreicht im Wohngebiet schon Lärmpegel von 75 dB. Das Lärmschutzprogramm in Wien definiert einen Dauerschallpegel von 30 dB bzw. Maximalpegel von 52 dB als Lärmobergrenze im Rauminnen bei geschlossenen Fenstern als zu erreichendes Ziel nach Anbringen technischen Lärmschutzes.

Die Realität der Fluglärmbelastung in Innsbruck kann man nicht weg diskutieren und auch nicht die dadurch entstehende Belastung der Menschen. Der Flughafen ist aufgrund seiner ausgezeichneten wirtschaftlichen Ergebnisse – die nicht zuletzt auf Kosten der Gesundheit der Menschen erzielt werden – mit Sicherheit in der Lage, Lärmschutz zu finanzieren. Es liegt hier in der Verantwortung der Politik, die im Grunde Besitzer des Flughafens ist, ein für Innsbruck geeignetes Lärmschutzprogramm zu erstellen und zu exekutieren.

Wir ersuchen Sie, verehrte Frau Bürgermeisterin, daher dringend, den Antrag auf Lärmschutz zu unterstützen. Die AIA ist hier selbstverständlich zu jeglicher Art der Mitarbeit bereit.

AIA - Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

Flughafen Wien - Lärmschutz für Anrainer

Sydney Modell

Wurde zur Darstellung von Lärmüberschreitungen in einem größeren Umkreis um einen Flughafen entwickelt.

Das **Sydney-Modell** berücksichtigt **Maximalpegel und Überflughäufigkeit**. Die Anzahl der Überschreitungen eines vorab definierten Maximalpegels wird grafisch dargestellt. Es bildet also ein **adäquates Modell zur Darstellung von Lärmpegelüberschreitungen** in einem größeren Umkreis von Flughäfen.

Kein Lärmschutz notwendig?



Lärmschutzprogramm Flughafen Wien

Seitens des Flughafens Wien gibt es ein in Rahmen eines Mediationsverfahrens erarbeitetes Lärmschutzprogramm.

Neben dem Ziel, den Lärm bereits an der Quelle zu vermeiden, werden, wo dies technisch nicht möglich ist, Maßnahmen gesetzt, um die Betroffenen zu schützen. **Die Kombination aus Nachtflugregelungen, gemeinsam definierten An- und Abflugrouten, Lärmdeckel und technischem Lärmschutz ergibt ein umfassendes Paket an Maßnahmen.**

Das Projekt wird von einem von der Flughafen Wien AG eingesetzten Projektteam geleitet und von einer Arbeitsgruppe des Dialogforum Flughafen Wien begleitet.

Fluglärmszonen am Flughafen Wien

Die Tages- und Nachtfluglärmszonen, in denen es nach Abstufungen bis zu 100% Förderungen für Lärmschutzmaßnahmen gibt, beginnen in Wien bereits

ab 54 dB äquivalentem Dauerschallpegel untertags bzw. 45 dB nachts und beziehen gem. sogen. Sydney-Modell auch maximale Schallpegel (hier ab 65 dB) und ihre Häufigkeit ein. Damit geht Wien aufgrund einer breiten Einigung mit AnrainervertreterInnen im Rahmen des Mediationsprozesses **weit über die Vorgaben des Bundes-Umgebungs-lärmschutz-Gesetzes**, mit einem Durchschnittspegel für Flughäfen von 65 dB tags und 55 dB nachts hinaus.

Was wird gefördert

Gefördert wird der Einbau von Schallschutzfenstern, Schalldämmlüftern, etc. sowie auch der Bau von Wintergärten.

Die Flughafen Wien AG verpflichtet sich außerdem, Liegenschaften, die in der Tag- oder Nacht-Fluglärmszone 4 (>65dB Tag, >57dB Nacht) liegen, zum Verkehrswert abzulösen, wenn dies von den deren Eigentümern eingefordert wird.

Vergleich mit Innsbruck

Im Jänner 2008 lag der **Dauer-**

schallpegel Tag bei der Messstelle **Ursulinen bei 65 dB**, bei der Messstelle **Allerheiligen bei 62 dB**, im Mai - also außerhalb von Winter- oder Sommersaison - immerhin noch bei 61 dB bei den Ursulinen und 53 dB in Allerheiligen.

Bei der geforderten Einbeziehung von Maximalpegeln nach dem **Sydney-Modell** in Innsbruck nach dem Muster Wien, werden hier Spitzenpegel von 65 dB sogar noch auf der Höttinger Alm erreicht. Es ist also kein Wunder, dass sich der Flughafen so vehement gegen ein Lärmschutzprogramm wehrt und froh ist, Politikern gegenüber zu stehen, die es nicht der Mühe wert finden, sich die Lärmaufzeichnungen anzusehen und seinen Aussagen blind vertrauen.

Dies ist sicher der bequemere und natürlich auch kostensparendere Weg, als endlich verantwortungsbewusst auf die berechtigenden Forderungen der hier lebenden Menschen auf Lärmschutz zu reagieren.

Arten bauseitigen Lärmschutzes

- **Schallschutzfenster**
- **Automatische Lüfter**
- **Schalldämmlüfter**
- **Schallschutztüren**
- **Wand- und Deckenverkleidungen durch Akustikdämmplatten**
- **Schallschutzdachziegel**

Es ist ganz klar, die Forderung nach bauseitigem Lärmschutz kann nicht dazu führen, dass man die Flughafenanrainer quasi einsperrt und damit nicht mehr auf dem Gebiet der Lärmreduzierung (Bodenlärm, Probelaufstand, Flugzeugmix) weiter arbeitet. Doch gerade in Innsbruck mit den meisten Flugbewegungen im Wintercharakter ist dies ein effektives Mittel, während dieser Jahreszeit die Lebensqualität der Menschen zu verbessern. In

erster Linie bieten sich hier Schallschutzfenster an, die eine Schallreduzierung bis 10 dB - also eine Halbierung des Lärms - ermöglichen. Sinnvoll ist hier die Kombination mit einem automatischen Schließsystem, bei dem sich die Fenster zu den Zeiten der erwarteten Lärmereignisse automatisch öffnen oder schließen.

Bei Schalldämmlüftern, z.B. in Schlafräumen, wird bei geschlossenem Fenster der Raum mit Frischluft versorgt. Unter

dem Dach machen sich sowohl Lärm wie auch Frequenz des Schallereignisses besonders unangenehm bemerkbar. Hier bieten sich Akustikdämmplatten bzw. Schallschutzdachziegel an.

Die AIA verfügt über die Zusage einer der führenden Firmen in Sachen Verkehrslärmschutz zur Gratisausrüstung eines Musterhauses. Dieses Angebot müsste nur angenommen werden.

Lärmschutz am Flughafen Zürich

Die Auflage, ein Schallschutzkonzept am Flughafen Zürich zu entwickeln und umzusetzen, stützt sich auf **Schweizer Bundesrecht**. Im Umweltschutzgesetz beziehungsweise in der dazu gehörigen Lärmschutzverordnung (LSV) wird der Hauseigentümer verpflichtet, lärmempfindliche Räume in seiner Liegenschaft vor übermäßigem Lärm zu schützen. Der **Lärmverursacher** wird verpflichtet, diese Schutzmaßnahmen zu finanzieren. **Finanziert wird mit der lärmabhängigen Landegebühr, mit einem Zuschlag bei Starts zur Nachtzeit, sowie durch den sog. „Lärmtaler“, den jeder abfliegende Fluggast bezahlen muss.**

Neben Schallschutzfenstern bezahlt der Flughafen Zürich auch eine **Entschädigung für den Minderwert einer Immobilie**, auf die bestimmte Lärmimmissionen einwirken. Nach einer Studie der Kantonalbank Zürich beginnt die Wertminderung eines Objek-

tes bei einem fluglärmbedingten Immissionswert von 50 dB. Je nach Lage der Immobilie mindert eine Erhöhung von 1 Dezibel den Gesamtwert um 1,5%.

Bei Unique (Flughafen Zürich AG) sind bis 2008 rund 19.000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen. Die geschätzten voraussichtlichen Lärmkosten betragen rund 760 Mio Schweizer Franken, was in etwa **500 Mio Euro** entspricht.

Der volkswirtschaftliche Schaden durch den Lärm und seine Folgen wird von der EU-Kommission auf 0,2 bis 2% des Bruttoinlandsproduktes geschätzt. Auf Österreich bezogen wären dies Lärmkosten in Höhe von bis zu 5,5 Mrd. Euro bei einem BIP von 270,84 Milliarden im Jahr 2007.

AIA fordert ein wirksames Lärmschutzgesetz

Das vorliegende **Bundes-Umgebungslärmgesetz** ist völlig zahnlos und eine **reine Mindestumsetzung der Bestimmungen der EU-Richtlinie**.

Die Schwellenwerte liegen weit über den WHO-Werten, es beinhaltet keine Vorschriften sondern nur Empfehlungen.

Einklagbare Rechte der Anrainer fehlen.

Gerade auf dem Sektor Fluglärm ist dringender Handlungsbedarf gegeben und vor allem darauf zu achten, dass ein sol-

ches Gesetz **nicht ein reines Entschädigungsgesetz**, vorwiegend für den Einbau von passiven Schallschutzmaßnahmen in Wohnhäusern in besonders hoch belasteten Bereichen in unmittelbarer Nähe eines Flughafens wird. **Mit der Entschädigung darf der Flughafenbetreiber nicht das Recht, die Umgebung von Flughäfen noch mehr mit Lärm zu belasten, erwerben.** Eine Durchschnittsrechnung aus Lärm und Lärmerechnungen zur Bewertung der Lärmbelastung kann der effek-

tiven Belastung nicht gerecht werden.

Wir erwarten, dass gesetzliche Regeln geschaffen werden, die zum Ziel haben, dass der Fluglärm vorrangig durch Betriebs- und Zulassungsregelungen unter Ausschöpfung oder Entwicklung aller technischen und organisatorischen Möglichkeiten zu reduzieren ist. Dies auch nach Installation von passivem Schallschutz, bzw. Entschädigungszahlungen. **Auch muss die Nichteinhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes einklagbar sein.**

Die Betroffenen haben primär keinen Anspruch auf Unterlassung; sie haben aber Anspruch auf wirksamen Schutz



Wegfall des Inndamms – größeres Fluggerät

Abramovic ist nicht mehr der einzige, der Innsbruck mit einem **An- bzw. Abflug** einer **Boeing 767** beglückt.

Nun haben uns auch die Austrian Airlines so ein Lärmereignis beschert. Auch der **zunehmende Einsatz** von **Boeing 757** Flugzeugen und auch der extrem lästigen **Fokker 100** ist zu vermerken. **Diese Flugzeugtypen errei-**

chen in Innsbruck immerhin einen Landelärmpegel von 98 dB.

Die AIA hat im Zuge der Innverlegung immer darauf hingewiesen, dass es durch die Errichtung der Sicherheitszone und somit nach dem Wegfall der „Todesfalle Inndamm“ (© Dir. Falch) zu einem **Einsatz größerer und dadurch laute-**

rer Fluggeräte kommen wird. Obwohl vom Flughafen, auch während des Ediktverfahrens, vehement dementiert, scheint sich dies jetzt leider zu bestätigen.

Mit ein Grund, den Flughafen weiterhin an seine Verantwortung den Anrainern gegenüber zu erinnern und technischen Lärmschutz zu verlangen.



**Austrian Airlines
Boeing 767-300**

Nichterkennen der Problematik oder Ignoranz?

In Innsbruck werden die Werte für vorbeugenden Gesundheitsschutz schon lange überschritten



Im Erkennen, dass Lärm krank macht und dadurch hohe volkswirtschaftliche Kosten entstehen und im Wahrnehmen der Verantwortung dem Bürger gegenüber hat man bei Straße und Bahn bereits Millionen von Euros zum Schutz der Bevölkerung investiert. Allein im Jahr 2006 haben die **ASFINAG € 85 Millionen** netto und die **Bahn** in den Jahren 2005 und 2006 **€ 58,3 Millionen** für **Lärmschutz** ausgegeben. Der **Dauerschallpe-**

gel des Flugverkehrs, der in den anrainenden Gebieten gemessen wird, **entspricht bzw. ist höher als der von Bahn bzw. Straße.**

Die Verursacher dieser Lärmimmissionen beschränken sich jedoch darauf, auf Auszeichnungen hinzuweisen, von denen nicht eine Bezug auf unerlässliche Minderungsmaßnahmen der durch den Flugverkehr hervorgerufenen Lärmsituation nimmt. Wie auch, solche sind ja nicht vorhanden.

Die Notwendigkeit eines Lärmschutzes wird weiterhin negiert. Der Wegfall von nicht einmal wöchentlich einem Flug einer Turbopropmaschine der Welcome Air, deren Abfluglärmpegel bei der Messstelle Ursulinen ca. 80dB beträgt wird mit einer „merklichen Entlastung“ als Erfolgsbilanz gefeiert, **während sich die Zunahme der doppelt so lauten Business-Jets im zweistelligen Prozentbereich bewegt.**

Eigentumsverhältnisse am Flughafen

Mitgliedsbeitrag

Dieser Ausgabe liegt ein Zahlschein bei.

Wir ersuchen um verlässliche Überweisung des Mitgliedsbeitrages.

Um weiter entsprechend die Interessen der Flughafenrainer vertreten zu können, sind wir (auch) auf Ihre finanzielle Unterstützung angewiesen

Im Herbst 2008 erfolgte eine neuerliche Änderung der Eigentümerstruktur an der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft TFG: Stadtgemeinde und Land Tirol veräußerten jeweils 1% ihrer Anteile an der TFG an die Innsbrucker Kommunalbetriebe IKB.

Nunmehr gelten: **51% IKB, 24,5% Stadtgemeinde Innsbruck, 24,5% Land Tirol.** Die realen Eigentumsverhältnisse veränderten sich dadurch nicht, **steht doch die IKB zu je 50% im Eigentum von Stadt und Land, formal jedoch ist die IKB nun Mehrheitseigentümer an der TFG.**

Der Zweck dieser Maßnahme wird begründet, dass die IKB durch ihren Mehrheitsanteil die Möglichkeit erhält, den von der TFG erwirtschafteten Gewinn mit eigenen Verlustposten, z. B. aus IVB und Bädern, auszugleichen und dadurch die Abführung von Steuern auf den Gewinn vermieden wird.

Durch die IKB-Mehrheit wird jedoch auch die politische Kontrolle an der TFG deutlich erschwert. Fühlten sich schon bisher Stadt und Land ausschließlich für die Gewinnmaximierung des Flughafens zuständig, so wird durch diese formale Eigentumsverschiebung zur „privaten“ IKB

die Nichtverantwortlichkeit von Stadt und Land quasi zementiert. Die öffentliche Hand zieht sich aus der politischen Verantwortung zurück, weil sie formal nur geringe Eigentumsanteile aufweist. **Und die IKB stellt zwar mit dem Direktor Elmar Schmid den Aufsichtsratsvorsitzenden der TFG, zuständig für alle Bereiche des Flughafens fühlt er sich nach eigenen Angaben nicht.**

So ist er beispielsweise nicht willens, eine Gespräch mit Vertretern der AIA zu führen. Weil er sich nur als Steuerprofiteur nicht aber als Verantwortlicher des Flughafens sieht? Die Frau Bürgermeisterin und der Herr Landeshauptmann müssen keine Rechenschaft über die Aktivitäten der TFG geben, und bei der IKB kann man politisch nicht nachfragen.

Die Frage ist, wann auch der reale Gewinn der TFG für die IKB interessant wird. Spätestens dann, wenn sich die dubiosen Crossborder-Geschäfte nicht als zauberhafte Geldvermehrung herausstellen sondern zu weiteren Finanzleistungen durch die IKB führen, wird die IKB und damit auch Stadt und Land unverblümt Interesse an einer weiteren Ausweitung des Ge-

winns der TFG haben. **Lärmabhängige Gebühren, die diesen Namen verdienen, Lärmschutz für die Anrainer, Einhaltung der Betriebszeiten interessiert die politisch Verantwortlich nicht mehr.**

Den Flughafendirektor wird's freuen, die IKB und die Stadt sind zufrieden. Begründet wird das alles mit der notwendigen Anbindung des Flughafens, mit Tourismus und lokaler Wirtschaft, dem Bedürfnis der Bevölkerung nach Urlaubsflügen. **Und die betroffene Bevölkerung als Opfer des Lärms und der Abgase wird weiterhin ignoriert.** Es ist nur eine Frage der Zeit, bis die Betriebszeiten weiter ausgedehnt werden und der Probelaufstand vermehrt an Dritte vermietet wird. Alles im Interesse von zusätzlichen Einnahmen für die Kommune. Alles auf Kosten der belasteten Bevölkerung. Dem Umweltstadtrat Peer, wohnhaft in Igls, wird's egal sein, dem Direktor E. Schmid in Nassereith genauso. Und die Anrainer bleiben über.

Direktor Falch hat freie Hand und wird diese auch nutzen. Wer soll ihm widersprechen und Vorgaben machen? Hat sich die Politik wirklich verabschiedet?

Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport, ZVR-Zahl 875003789

p.A. Ulrike Unterleitner, Lohbachufer 15, 6020 Innsbruck, Tel.Nr. 069912263546, E-Mail: schutzgemeinschaft@aon.at

Bankverbindung: **BAWAG Innsbruck, BLZ. 14000, Kto.Nr. 66810-063-492**

www.AIA-tirol.at