

Sponsoring: Post  
 Verlagspostamt 6020  
 Postgebühr bar bezahlt  
 Jahresabonnement € 12,-  
 02 027030291



## AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 4/2009

Ausgabe Nr.9

# Billigflüge werden teuer bezahlt

**Billigairlines schießen wie Pilze aus dem Boden, der neue Air-Geiz drückt die Ticketpreise massiv.**

"Das ganze System der früheren Monopolisten ist ins Wanken geraten", erklärt Niki Lauda. "Bald wird niemand mehr über 200 Euro für Flüge innerhalb Europas zahlen." Für einzelne Flüge bezahlt man heute bis 75% weniger als noch 2002.

Nach einer Marktstudie werden sich die Billig-Anbieter nicht nur langfristig auf dem Markt halten, sondern auch noch ihren Anteil ausbauen können. **Bereits jetzt stellen sie ein Viertel des Marktes in Europa.** Schließlich erzeugen die Billigflieger Verkehrsbedürfnisse, an die viele Menschen ohne die Tiefpreise bisher gar nicht dachten.

**Billigflieger haben nur halb so hohe Kosten je**

mit Essen während des Fluges zu suchen, Billigflieger zahlen ihren Angestellten deutlich weniger. Außerdem

beschäftigen sie weniger Menschen. Billigflieger verstärken so den Trend, dass das Wachstum des Luftverkehrs keine zusätzlichen Arbeitsplätze schafft. Gespart wird auch bei den Sicherheits-Trainings für das Personal. Konkrete Sicherheitsmängel bei den Unternehmen konnten nicht belegt werden, jedoch ist die Überwachung lückenhaft. **Klar ist, dass die Billigflieger keine freiwilligen Leistungen im Sicherheitsbereich erbringen.** So sind die Flüge auch nur mit der gesetzlichen Mindestanzahl an Bordpersonal besetzt.

minalausbau oder Autobahnzubringer zum Flughafen Innsbruck sind hier nur ein Beispiel.

**Die Gewinner dieser Situation sind natürlich in erster Linie die Flughäfen,** die sich an der Umsatzsteigerung erfreuen und erst in zweiter Linie die Fluggäste.

**Die eindeutigen Verlierer sind die Flughafenanrainer,** denn dieses Wachstum ist natürlich mit der Zunahme von massiven Lärm- und Umweltbelastungen verbunden.

Bei Flugpreisen von € 0,01 für einen Flug Wien-Innsbruck oder € 58,- für Innsbruck-Wien und retour könnte meinen, dass eine Abgabe von einem Euro pro Passagier zur Finanzierung passiven Lärmschutzes für Anrainer sicher keine Rolle spielen würde und jeder Fluggast dafür Verständnis hätte. Aber dieses Ansinnen sprengt offensichtlich die Kalkulation der Fluggesellschaften.

Wie schnell hätte man hier eine Million Euro als Investition für Lärmschutz beisammen!

**Jeden Cent, den sich der Billigflieger erspart, bezahlt der Anrainer mit seiner Gesundheit.**



**Vergleich:**  
 Flug Innsbruck - Hannover und retour inkl aller Taxen € 99,-  
 Bahnfahrt € 266,40

**Der Flughafen ist nicht in der Lage, von den Airlines einen Lärmschutzaufschlag von € 1,- zu verlangen mit dem fadenscheinigen Argument, dass dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist.**

**Offensichtlich geht es den Airlines aber so gut, dass jeder Zweite gratis fliegen kann.**

2 Tickets buchen, nur 1 zahlen.  
 Reisezeitraum: 06.01. - 14.03.2010



**Passagier wie die herkömmlichen Gesellschaften.** Die Ursachen dafür sind nicht nur in der fehlenden kostenlosen Versorgung

Regionalflugplätze sind nicht immer in der Lage, als Drehpunkt für einen Billig-Carrier zu fungieren. Es muss also ausgebaut werden - meist vom Staat bezahlt: Terminal, Anfahrtswege oder Startbahnen. Der Ter-

# Neue WHO-Richtlinien zu Nachtlärm

Nähere Informationen im Internet unter:  
<http://www.who.int/docstore/peh/noise/guidelines2.html>



Im Oktober veröffentlichte das WHO-Regionalbüro für Europa seine Leitlinien für die nächtliche Lärmbelastung in der Europäischen Region. In der Publikation werden bahnbrechende neue Erkenntnisse über mögliche Gesundheitsschäden infolge nächtlicher Lärmbelastung erläutert und Richtwerte für den Schutz der Gesundheit empfohlen. **Der neue Grenzwert ist ein jährlicher durchschnittlicher nächtlicher Geräuschpegel von max. 40 Dezibel (dB).** In neuen Forschungsarbeiten wird nächtliche Lärmbelastung eindeutig mit gesundheitlichen Schäden in Verbindung gebracht. Lärm kann nicht nur Gehörschäden verursachen, sondern auch schwerwiegende Gesundheitsprobleme verschärfen, insbesondere durch seine Auswirkungen auf Schlaf und Gesundheit.

Auch wenn Menschen schlafen, reagieren ihre Ohren, ihr Gehirn und ihr Körper trotzdem weiter auf Geräusche. Schlafstörungen und Ärger sind die ersten Auswirkungen nächtlicher Lärmbelastung und können zu psychischen Störungen führen. Lärmbelastung kann sogar vorzeitige Morbidität und Mortalität zur Folge haben.

**Nächtliche Lärmbelastung durch Flugverkehr kann auch dann Bluthochdruck verursachen, wenn die Betroffenen davon nicht aufwachen.**

Besonders schädlich sind die Auswirkungen von Lärm, wenn Menschen während des Einschlafens wieder aufwachen. **Jüngste Untersuchungen belegen, dass Fluglärm am frühen Morgen sich durch Beschleunigung der Herzfrequenz besonders schädlich auswirkt.**

„Wie Luftverschmutzung und toxische Chemikalien stellt auch Lärmbelastung eine umweltbedingte Gesundheitsgefahr dar. Zwar ist fast jeder von Lärmbelastung betroffen, doch wurde diese bisher immer als unvermeidbare Folge des Stadtlebens angesehen und nicht in demselben Maße ins Visier genommen und bekämpft wie andere Risiken“, lautet das Fazit von Dr. Rokho Kim, der beim WHO-Regionalbüro für Europa für das Projekt zur Erstellung der Leitlinien federführend verantwortlich ist. **„Wir hoffen, dass die neuen Leitlinien zu einer Kultur des Lärmbewusstseins beitragen und Regierungen und Kommunalbehörden dazu veranlassen, Zeit und Geld in den Schutz der Gesundheit vor dieser besonders in den Städten wachsenden Bedrohung zu investieren.“**

	Tag	Nacht
WHO	55 dB	40 dB
EU Österreich	65 dB	55dB

Ein Unterschied von 10 dB entspricht einer Verdoppelung des Lärms

# Eurofighter Informationspolitik

Eine Studie der University of California durchgeführt im Frühjahr und Sommer 2008 beweist, dass die Belastung der Nachbarschaft von Flughäfen durch Immissionen der sog. ultrafeinen Partikel aus der Kraftstoffverbrennung von Flugzeugen deutlich größer ist als bisher angenommen. Diese Nanopartikel sind kleiner als 1/500stel der Breite des menschlichen Haares und können sowohl in der Lunge wie auch im Gehirn festgestellt werden. Die Wissenschaftler kamen zu dem Ergebnis, dass man die Nutzung der Gebiete rund um Flughäfen neu überdenken muss.

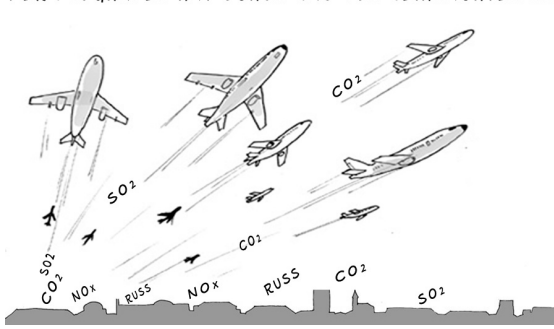
Die Realität straft die Überschrift Lügen.

Es gibt sie nämlich nicht.

Das Verteidigungsministerium führt seine Eurofighter-Manöver österreichweit mit hörbarer Regelmäßigkeit durch, doch die Bevölkerung im Vorfeld darüber zu informieren ist offensichtlich nicht der Mühe wert. Es klingt nach Spott, wenn man in den Medien liest: **Die Übungen sind mit dem zivilen Flugverkehr wie auch mit der „Bevölkerungsbesiedlung (?)“ abgestimmt.** Es gäbe auch keine Übung über dicht besiedeltem Gebiet und daher käme es

zu keiner erhöhten Lärmbelastung.

DER FLUGHAFEN HAT SCHON WAS VON WEIHNACHTEN ....



Wo bitte fliegen die? Ist man etwa der Meinung, Innsbruck werde jedes Monat eine Woche lang evakuiert?

**Die Messungen beim letzten Eurofightereinsatz in Innsbruck haben im Siedlungsgebiet Werte von bis zu 117 dB(A) ergeben.** Die Forderung nach einer

Überprüfung der Gesundheitsgefährdung der betroffenen Menschen auf Basis der aktuellen medizinischen Erkenntnisse geht klar in diesem Lärm unter. Es stellt sich auch die Frage nach den Kosten dieser Einsätze. In Zeiten wie diesen könnte das Geld sinnvoller verwendet werden.

**Es wäre die politische Pflicht unserer Stadtregierung vom Verteidigungsministerium die Erstellung von Eurofighter-Einsatzplänen zu fordern,** die mit den Gemeinden und der Bevölkerung abgestimmt sind. Im Vorfeld der Manöver ist zumindest eine entsprechende Informationspolitik zu verfolgen.

# Berechnungen des Bodenlärms gefordert

Zur objektiven Ermittlung der Belastungen, die von einem Flugplatz ausgehen, müssen aber auch die am Boden auf Flugplätzen auftretenden Geräuschemissionen berücksichtigt werden, wie das Rollen der Flugzeuge zum Start und nach der Landung (taxiing) sowie der Betrieb der Hilfsgasturbinen (APU) am Boden, ebenso Geräusche durch technische Anlagen (Energiezentralen, Lüftungs- und Klimatechnik ...), der Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern (Tankzüge, push-back-Fahrzeuge, Busse und sonstige zur Abfertigung benötigte Fahrzeuge und Gerätschaften) sowie und

insbesondere die Triebwerksprobeläufe. **Hierbei kommt den Triebwerksprobeläufen aufgrund der Besonderheiten der akustisch wirksamen Randbedingungen eine Sonderstellung zu.** Aufgrund der Höhe der erzeugten Geräuschemissionen sowie von Anzahl und Dauer der Triebwerksprobeläufe ist es nicht akzeptabel, diese bei der Beurteilung der Lärmbelastung in der Nachbarschaft von Flugplätzen zu vernachlässigen. **Der gesamte vom Flughafen- und Flughafen- umgehende „Bodenlärm“ wird bisher dem Umgebungslärm zugerechnet.**

**Dadurch wird der Flughafen künstlich leiser und die Umgebung lauter gemacht.**

Gerade in Innsbruck mit einer massiven Zunahme von kommerziellen Flugzeugwartungen mit den entsprechenden Triebwerksläufen nimmt die Belastung der Anrainer stetig zu. Aus diesem Grund sind Untersuchungen für eine einheitliche Ermittlung der Geräuschemissionen infolge von Triebwerksprobeläufen und des gesamten Bodenlärms dringend erforderlich.

**Die Daten dieser Untersuchung sind in die Richtlinien für Lärmschutz einzubeziehen.**



**Der Trend, Bodenlärm in die Lärmberechnungen einzubeziehen, setzt sich europaweit durch. Eine wunderbare Gelegenheit für Innsbruck, hier auf eine Vorreiterrolle zu setzen.**

**Daten und Fakten zu Energie und Verkehr: Drei Viertel der tourismusbedingten Emissionen werden durch den Flug- und Autoverkehr verursacht. 17% der Reisen sind Flugreisen, sie sind aber für 40% der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich.** VCÖ

## Von Gipfeln und Schnäppchen

Um eine Handvoll Euro von Innsbruck aus mit dem Flugzeug zum Shopping in die Großstadt oder umgekehrt kurz mal für einen Skitag am Kofel nach Innsbruck jetten. Wer wird sich so ein Schnäppchen entgehen lassen?

**Obwohl der globale Klimawandel und die Erderwärmung ständig Thema sind und klar ist, dass dies unter anderem auch mit dem gestiegenen Flugverkehr zu tun hat, blenden wir das gern aus, wenn es um unser Vergnügen geht.**

Ein Teil der Menschen macht es sich besonders einfach; diese Gruppe sagt sich: „Ich glaube das alles einfach nicht!“ Damit ist das Thema erledigt und man kann ruhig so weiter tun wie immer: also hinein ins Flugzeug! Über den Wolken wird meine Freiheit grenzenlos sein.

Eine andere Gruppe hat den Klimawandel zwar zur Kenntnis genommen, „global“ heißt dann aber: überall sonst, nur nicht bei

uns. Die dort in Kopenhagen beim Weltklimagipfel müssen die Probleme anpacken und die großen Industrienationen und Verschmutzer in die Pflicht nehmen! Uns aber, die netten Zwergge hinter den sieben Bergen, betrifft das nicht. Ich kann so weitermachen wie bisher. Fliegen wir also ruhig in den nächsten Urlaub.

Dann gibt es jene, die dabei ein bisschen ein schlechtes Gewissen haben. Aber das lässt sich ja recht einfach beruhigen: „Wenn ich nicht fliege, tut es ein anderer. Also bringt es gar nichts, dass ich darauf verzichte. Schließlich muss ich auch auf's Geld und auf die Zeit schauen: Der Zug kostet das Dreifache, und dann bin ich noch doppelt so lang unterwegs! Und hinein ins Flugzeug.

Manche versuchen sich mit spitzfindigen Gegenrechnungen aus der Klemme zu ziehen: „Wenn ich nicht fliege und stattdessen am Wochenende mit dem Auto herum fahre, belaste ich die

Umwelt genauso. Außerdem verwende ich zu Hause eh schon Energiesparlampen, und eine Wärmedämmung haben wir auch machen lassen.“ Da darf ich mir diese kleine Umweltsünde schon leisten. Flugs hinein in den Flieger und ab in die Lüfte.

Zuletzt gibt es einige, die sich gar nicht mehr in ein Flugzeug setzen oder nur in seltensten Ausnahmefällen und wenn es wirklich keine Alternative gibt.

Sie stellen eine kleine Randgruppe dar, und sind als „Spielverderber“ nicht sehr beliebt. Sie haben es immerhin verstanden und sind dann halt auch konsequent: **Schnäppchen hin und Gipfel her, ich selbst, wir und die anderen müssen unsere Ansprüche auf Mobilität, Konsum und Energieverbrauch zurückschrauben, wenn sich der Klimawandel nicht weiter verschärfen soll.**

Ich bleibe also am Boden, Wochenendflüge sind gestrichen. GG.



**Österreich verfehlt Kyoto-Ziele als einziges EU-Land:**

**Mit knapp 100 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> liegt Österreich über seinem Klimaziel, obwohl rund 400 Millionen Euro für Emissionszertifikatekauf vorgesehen wurden. Mindestens die nochmals 200 Millionen Euro werden noch anfallen, wenn man die aktuellen Preise von 13 bis 15 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> rechnet, sogar über 1 000 Milliarden Euro.**

**Wenn Österreich nicht wie vereinbart bis zum Jahr 2020 insgesamt 13% CO<sub>2</sub> einspart, kann im Rahmen der EU ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet werden, wodurch weitere Kosten entstehen.**

# Bayrische Gemeinden klagen BRD

**Der zwischen der BRD und der Republik Österreich im Jahr 1967 geschlossene Staatsvertrag besagt, dass beim Ausbau des Salzburger Flughafens zwingend auch deutsches Recht berücksichtigt und die Bundesregierung hierfür einstehen müsse. Aus Sicht der drei Kommunen hat dies das zuständige österreichische Bundesverkehrsministerium bei Erlass der Ediktalgenehmigung nicht getan.**

**„Es wird sich mancher wundern, wie ich für die Freilassinger für Flugruhe Sorge“**

Dr. Peter Ramsauer, Bundesverkehrsminister BRD

**Der Streit mit Nachbarn in Bayern um den Lärm vom Salzburger Flughafen hat sich verschärft.**

Die Gemeinden Freilassing, Ainring und Saaldorf-Surheim klagen die die Bundesrepublik Deutschland, die dem Ausbau des Flughafens Salzburg zugestimmt hat.

Die drei bayerischen Gemeinden seien nicht gehört worden, heißt es bei den Kritikern. Sie hätten nämlich durchaus Einwände gegen den Ausbau gehabt, weil sie eine Zunahme von Fluglärm befürchten. Dieses Gehör soll nun nachträglich vor Gericht erzwungen werden, damit ihre drei Forderungen vielleicht doch noch gehört werden:

1. Die Flugrouten müssten gerecht zwischen Salzburg und Bayern verteilt werden.

2. Die Häufung von bis zu 300 startenden und landenden



den Maschinen an bestimmten Wintersamstagen sei besser zu strecken bzw. zu verteilen

3. Weniger Flüge am frühen Morgen und am späten Abend seien zuzulassen. Die

**Klage ist bereits beim bayrischen Verwaltungsgericht eingebracht - ein bisher einmaliger Vorgang.**

Nun muss das Gericht in München entscheiden, ob eine Klage von Gemeinden gegen die Bundesrepublik Deutschland überhaupt möglich ist.

**Bemerkenswert ist diese Vorgangsweise vor allem deshalb, da hier die Gemeinden im Kampf um Lebensqualität voll hinter ihren Bürgern steht.**

**Davon können wir in Innsbruck nur träumen.**



**Wir wünschen allen unseren Mitgliedern und Freunden ein besinnliches Weihnachtsfest und ein glückliches Neues Jahr.**

**Vor allem aber wünschen wir uns für unsere Politiker ein Rückbesinnen auf ihre grundlegende Pflicht, nämlich für die Menschen zu regieren und nicht einzig für die Wirtschaft und Gewinnmaximierung. Denn nur wenn's den Menschen gut geht, geht's der Wirtschaft gut.**



## Mitgliedsbeiträge

**Mitgliedsbeitrag jährlich € 12.- inkl. vierteljährigem Versand des Infoblattes**

Dieser Ausgabe liegt ein

Um wie bisher in Ihrem Interesse weiter arbeiten zu können, ersuchen wir um

verlässliche Überweisung des Mitgliedsbeitrages für das Jahr 2010.

Sollten die Postversandkosten weiter so steigen, wären

wir leider gezwungen, unser Mitteilungsblatt nur mehr an zahlende Mitglieder auszusenden. Wir bitten um Ihre Unterstützung.

Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport, ZVR-Zahl 875003789  
p.A. Ulrike Unterleitner, Lohbachufer 15, 6020 Innsbruck, Tel.Nr. 0699-12263546, E-Mail: schutzgemeinschaft@aon.at  
Bankverbindung: BAWAG Innsbruck, BLZ. 14000, Kto.Nr. 66810-063-492

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