



AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 1/2015

Ausgabe Nr.25

Flughafen Innsbruck - Lärmschutzförderung

Nach einem jahrzehntelangem Kampf mit unzähligen Briefen, Gesprächen, Anfragen im Gemeinderat, in Schubladen verrottenden Gemeinderatsbeschlüssen, Schwanken zwischen Hoffnung und Hoffnungslosigkeit ist die Tiroler Flughafen BetriebsGmbH nunmehr bereit, einen Teil ihres Gewinnes für Lärmschutzförderungen zur Verfügung zu stellen.

Freilich ist klar, dass die errechnete 60dB-Linie schon auf Grund der besonderen Situation des Innsbrucker Flughafens mit dem Großteil der Flugbewegungen im Winter der realen Lärmexposition nur bedingt Rechnung trägt, und der Betrag von € 200 000.- nicht mehr als ein Tropfen auf dem heißen Stein sein kann. Allein schon, wenn man bedenkt, dass eine Stiege in der Höttinger Au mit € 400 000.- zu Buche schlägt.

Dennoch haben sich die neue Stadtregierung mit ihren Experten und der neue Flughafendirektor unseren Dank verdient.

Erstmals in der Geschichte des Innsbrucker Flughafens, ist dieser bereit, einen Teil seines Gewinns zur Förderung von Lärmschutz zur Verfügung zu stellen.

Was vor wenigen Jahren noch unmöglich erschien, ist nun unter dem neuen Flughafendirektor DI Marco Pernetta möglich: der Flughafen stellt ab 1. Jänner 2015 einen Jahresbetrag von € 200 000.- für Lärmschutzförderung zur Verfügung. Anrainer, die in der Landeshauptstadt einem Fluglärm-Dauerschallpegel von mehr als 60 Dezibel ausgesetzt sind, können um eine Förderung für Fenstertausch und Einbau von so genannten Lärmdämmlüftern ansuchen.

Durch Verhandlungen mit den Experten von Stadt und Land wurde der in der EU-Umgebungslärmrichtlinie festgelegte Wert von 65 dB auf 60 abgesenkt und somit dem des Straßenlärms angeglichen.

Gefördert werden Objekte, die mindestens 10 Jahre alt und als Wohnräume in Wohngebäuden deklariert sind.

Je nach Schalldämmmaß gelten dabei zwei unterschiedliche Fördersätze. 20 Prozent für Fenster mit einer Schalldämmung von ≥ 38 dB bzw. 25 Prozent bei ≥ 41 dB. Zusätzliche Schalldämmlüfter in Schlafräumen werden mit 350 Euro zzgl. MwSt. gefördert.

Die Abwicklung der Förderansuchen übernimmt die Stadt Innsbruck. Der Flughafen stellt das Geld, der Magistrat die Ressourcen für die Abwicklung der Ansuchen zur Verfügung. Auch die Kombinierbarkeit mit anderen Förderungen ist möglich.

Zusammen mit der Anrainerschutzgemeinschaft kämpfte die Klubobfrau der Grünen Uschi Schwarzl bereits seit vielen Jahren für mehr Schutz vor Fluglärm. Auch der damalige VizeBM Eugen Sprenger (ÖVP) erkannte die Notwendigkeit einer Lärmschutzförderung. Doch die Anträge der beiden Politiker ruhten bis zum Führungswechsel in der Innsbrucker FlughafenbetriebsGmbH in der Schublade, nicht zuletzt, weil BM Christine Oppitz-Plörer (FI) keine Befürworterin eines Schutzes vor Fluglärm ist.

Auf der Internetseite der Stadt Innsbruck www.innsbruck.gv.at können die Förderungskriterien und die betroffenen Haushalte abgefragt und das Formular für das Ansuchen ausgedruckt werden.

Dieser erste Schritt in die richtige Richtung entbindet den Flughafen jedoch sicher nicht von der Pflicht zur größtmöglichen Rücksichtnahme auf die Anrainer. Vor allem, was den Bodenlärm und die Frequenz der Starts und Landungen besonders im Wintercharter betrifft.

Mit Lautsprechern den Fluglärm bekämpfen

Neue Homepage

Wie viele bereits bemerkt haben, war unsere Homepage veraltet und auch nicht mehr aktuell.

Derzeit wird fleißig daran gearbeitet, unseren Web-Auftritt auf den neuesten Stand zu bringen.

Wir nehmen auch gerne Anregungen entgegen, worüber unsere Mitglieder (ausführlicher) informiert werden wollen.

Jedenfalls werden wir uns bemühen, raschmöglich wieder unter

www.AIA-tirol.at
erreichbar zu sein

Auf der Suche nach einer Lösung, den Fluglärm einzudämmen, sind Forscher der ETH Lausanne nun ein Stück weiter.

Forscher Hervé Lissek erklärt, wie sein Team Flugzeuge leiser machen will:

In die Triebwerke eingebaute Lautsprecher sollen helfen, Flugzeuge künftig leiser zu machen. Was im ersten Moment kurios klingt, ist tatsächlich ein wissenschaftlicher Ansatz.

So wollen die Forscher dem Lärm den entsprechenden Antischall entgegensetzen.

Bis zum Jahr 2050 soll die Lautstärke neuer Flugzeuge um 65 Prozent sinken. Dies entspricht einer Reduzierung um 15 Dezibel im Vergleich zu neuen Flugzeugen im Jahr 2000. Dieses Ziel hat der europäische Luftfahrtforschungsbeirat (ACARE) in seinem Strategiepapier Flightpath 2050 ausgegeben.

Die Methode wird derzeit im Labor für Elektromagnetismus und Akustik in Lausanne getestet.

Die Lautsprecher sollen dabei in die Ruderblätter der Turbine eingebaut werden. Ebenfalls in die Triebwerke eingebaute Mikrofone analysieren den Lärm, worauf die Lautsprecher mit einem Schall entgegen gesetzter Polarität dagegen halten.

Jeder der Lautsprecher soll somit ein genaues Signal erhalten. Wenn alle Lautsprecher zusammenarbeiten, könnte der mit dem menschlichen Ohr wahrgenommene Fluglärm um 1,5 bis 2 Dezibel reduziert werden.

Jedoch verursacht ein Flugzeug beim Start Lärm von bis zu 120 Dezibel. Deshalb brauche es weitere Innovationen, um die sechs Dezibel einzusparen, die sich das europäische Forschungsprojekt zum Ziel genommen hat.

Der Fluglärm wird auch künftig ein wichtiges Thema bleiben.

Für 2014 wird der kommerzielle Flugverkehr auf 30 Millionen Flüge geschätzt. Für 2020 wird mit bis zu 200 Millionen Flügen pro Jahr gerechnet.

Störende Streifen am Himmel

Wie sich das Fliegen auf die Wolkenbildung auswirkt und zum Klimawandel beiträgt.

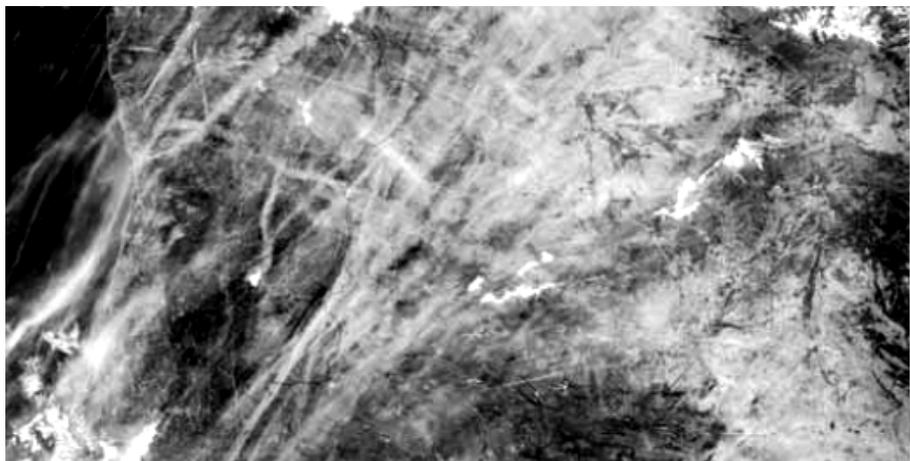
Das Flugzeug ist das klimaschädlichste Verkehrsmittel und wird dennoch indirekt mit steuerfreiem Kerosin subventioniert.

Die Zuwachsraten im Luftverkehr mit 5% im Jahr sind immens. Zudem sind Flugreisen meist sehr lang. Da summieren sich viele Kilometer-Emissionen. Und weil Abgase in großer Höhe einen zusätzlichen negativen Effekt haben, wirken Stickoxide, daraus entstehendes Ozon, Wasserdampf und Rußpartikel besonders stark. Ein Flug von 200 Passagieren entspricht einer Kolonne von 100 Geländewagen mit 17 Litern Spritverbrauch.

Allein die Lufthansa Group, zu der auch die AUA gehört, benötigt die unvorstellbare Energiemenge von fast 4 Millionen Einfamilienhäusern pro Jahr - steuerfrei!

Flugzeugabgase injizieren zusätzlichen Wasserdampf in die Atmosphäre. Daraus entstehen Kondensstreifen - sie sind das sichtbarste Zeichen des menschlichen Einflusses auf die Atmosphäre.

Ist die Luft feucht, sind Kondensstreifen langlebig, verbreitern sich und sind schwer von natürlichen Cirruswolken zu unterscheiden. Satelliten haben Cluster von Kondensstreifen beobachtet, die bis zu 14 Stunden



Das Bild zeigt Kondensstreifen über Portugal und Spanien. Die Zusammensetzung die schmalen, langen Wolken gleicht den Cirruswolken.

bestehen und dabei Tausende von Kilometern zurücklegen. Das hat natürlich Einfluss auf das Klima.

Flugschulen und Sportfliegerei

Mitgliedsbeitrag

Dieser Ausgabe liegt ein Erlagschein zur Überweisung des jährlichen Mitgliedsbeitrages in Höhe von € 12.- bei.

Gleichzeitig möchten wir uns bei unseren Mitgliedern für Ihre Treue bedanken und freuen uns über jeden einzelnen, der bereits ist, auch aktiv in unserem Verein mitzuarbeiten. Die Kontaktdaten entnehmen Sie dem Impressum auf Seite 4.

Einen immer wieder angesprochenen Punkt in Bezug auf die Fluglärmbelastung stellen die Sportflieger und die Schulungsflüge der derzeit vier am Innsbrucker Flughafen betriebenen Flugschulen dar.

Seien es die Runden der uralten und unangenehm lauten Schulflugzeuge oder die Schleppflüge der Segelflieger, die teilweise mit Motorseglern durchgeführt werden und damit extrem lange dauern.

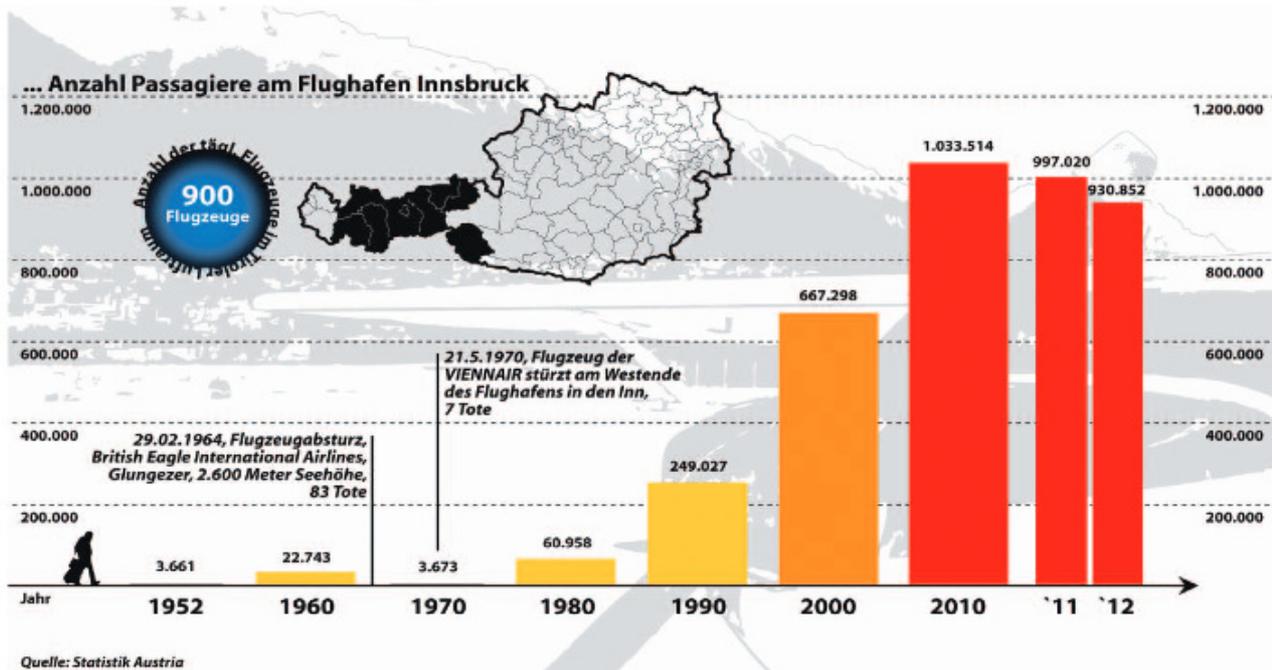
Die vorgeschriebenen Startrouten werden oft nicht eingehalten ebenso die erlaubten Zeiten für Schulungsflüge mit einer Mittagsruhe werktags von 12.30 bis 14.00 Uhr, sonn- und feiertags von 12.30 bis 15.00 Uhr. In der Zeit der Mittagsruhe sind Platzflüge, Schulungsflüge unter 20 Minuten, Starts zu Rundflügen von weniger als

20 Minuten und Schleppflüge verboten.

An Sonn- und Feiertagen sind Platzflüge sowie Schleppflüge ab 15.00 Uhr nur zulässig, wenn das Luftfahrzeug einen Schallpegel von höchstens 70 dB aufweist. Zu Allerheiligen sind ausnahmslos Schulungsflüge, Platzflüge, Schleppflüge sowie Starts zu Rundflügen unter 20 Minuten verboten. Motorkunstflüge im Platzrundenbereich sind untersagt.

Das Angebot der Flugschulen, man würde die alten lauten Maschinen im Gegenzug austauschen, das Ultralight-Verbot am Innsbrucker Flughafen aufgehoben werde, kann man sicher nicht annehmen. Wir werden jedoch mit Bezug auf das Aarhus Abkommen verlangen, dass die Lärmemissionen der Schulungsflieger gemessen werden.

Entwicklung der Passagierzahlen Flughafen Innsbruck



Im Jahr 2010 wurden am Innsbrucker Flughafen erstmals mehr als eine Million Fluggäste gezählt. – Ein Rekord, wie er noch einige Jahrzehnte zuvor völlig ausgeschlossen schien. So heißt es etwa im Tiroler Handelskammerbericht von 1967/68: „Leider lässt die Gebirgslage Tirols einen Luftverkehr mit Düsenflugzeugen nicht zu. München wird daher immer mehr zum Flughafen Tirols.“ Dazu passt die Prognose des früheren Flughafendirektors Jilg, der einmal davon ausging, dass mit 230.000 Fluggästen der Plafond in Innsbruck erreicht sei. In der Tat: Mitte der 1970er Jahre wurden pro Jahr nur 2.000 bis 3.000 Passagiere abgefertigt. Heute werden an Spitzentagen an Winterwochenenden 6 bis 9 Mal so viele Fluggäste an einem einzigen Tag gezählt. Quelle: AK Tiroler Arbeiterzeitung

Solange unsere ressourcenintensive, konsumorientierte und wachstumshörige Lebensweise für richtig und zukunftsfähig gehalten wird, ist dieser Himmelflug sicher nicht beendet. Ist man jedoch der Meinung, dass unsere Lebens- und Wirtschaftsweise nicht zukunftsfähig ist, darf man nicht weitermachen wie bisher!

Tyrolean Technik - Werkshalle und Probelaufstand

Im April 2015, fusionieren AUA und Tyrolean, womit die Marke Tyrolean endgültig verschwinden wird.

Bereits im März 2015 wird die Tyrolean-Technik ausgegliedert und zu einer Tochter der Austrian als „Tyrolean Airways Luftfahrzeuge Technik GmbH“.

AUA-Boss Jaan Albrecht will den Tiroler Technikstandort künftig verstärkt auch bei Fremdfluglinien

positionieren. Aktuell erwartet das Team etwa bereits Flieger der Air Berlin oder der Luxemburgischen Luxair. Leicht gestiegen ist in den vergangenen Monaten daher auch der Mitarbeiterstand im Technikbetrieb.

Uns Anrainer erwarten also nicht nur vermehrte Wartungen durch die vier neuen DASH4 Flugzeuge sondern auch mehr Fremdwartungen.

Wir hoffen, dass das bisher sicher anrainerfreundliche Verhalten auch unter dem neuen Namen weiter gepflegt wird, sind aber in Sorge in Bezug auf die mit den Wartungen einhergehenden Probelläufe, vor allem, da bei Fremdwartungen vermehrt solche in Volllast erforderlich sind. Am Probelaufstand hat sich - trotz entsprechender technischen Möglichkeiten - bisher leider nichts geändert.

Beteiligungsrechte im Umweltschutz

1998 wurde in der dänischen Stadt Aarhus die nach ihr benannte Konvention unterschrieben und ist 2001 in Kraft getreten. 47 Staaten, darunter auch Österreich haben die AarhusKV – „Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten“- bereits ratifiziert.

Die AIA hat bereits vor Jahren darauf hingewiesen, dass die Aarhus-Konvention in Österreich nicht umgesetzt ist, und wurde von der Politik bis hinauf zu den Ministerien abgeschmettert. Wir sind gespannt, wie der Europäische Gerichtshof in den bereits vorliegenden Verfahren urteilt.

Impressum:

**Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport - AIA
ZVR-Zahl 875003789**

p.A. Ulrike Unterleitner,
6020 Innsbruck, Lohbachufer 15
Tel.Nr. 0699-12263546

Mail: schutzgemeinschaft@aon.at

Bankverbindung:

BAWAG PSK Innsbruck, Kto.Nr.

Im Juli hat die Europäische Kommission Österreich gerügt: die Aarhus-Konvention über die Öffentlichkeitsbeteiligung in Umweltangelegenheiten sei nicht umgesetzt.

Die Aarhus-Konvention (AarhusKV) hat sich zum Ziel gesetzt, die Durchsetzung des Umweltrechts mit Hilfe der Bürgerinnen und Bürger sowie der Umweltorganisationen zu verbessern.

Dazu sieht die AarhusKV drei Säulen vor: das Recht auf Umweltinformation, die Öffentlichkeitsbeteiligung an umweltrelevanten Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten.

Erstmals statuiert so ein völkerrechtliches Umweltschutzabkommen echte Rechtspflichten von Staaten, unter bestimmten Voraussetzungen Zugang für alle Personen zu gerichtlichem Rechtsschutz in Umweltangelegenheiten einzuräumen und rechtliche Behelfe ergreifen zu können, um Verletzungen des innerstaatlichen Umweltrechts anzufechten.

Umweltinformation und Bürgerbeteiligung wurden in Österreich zwar teilweise umgesetzt, der Zugang zu den Gerichten ist den Betroffenen in Österreich immer noch verwehrt. Gerügt wird das Fehlen jeglicher Rechtsbehelfe im Sinne von Art 9 Abs 3 AarhusKV gegen das Tun oder Unterlassen von Behörden. Gefordert wird die Umsetzung in österreichisches

Recht, denn Vorschriften dürfen nicht so umgesetzt werden, dass sie wirkungslos bleiben.

Speziell zu den Naturschutzgesetzen der Bundesländer rügt die EU-Kommission, dass Nachbarn nicht einmal geltend machen können, dass ein Projekt gegen Naturschutzrecht verstoße, weil die österreichischen Gerichte der Auffassung sind, dass dieses nur die Allgemeinheit schütze. Das trifft auch den Kern des Problems, nicht nur für das Naturschutzrecht.

All dies sollte aber nicht zur Einschätzung verleiten, dass damit das Thema schon „auf den Weg gebracht“ sei. Die Hürden sind vielfältig – ganz abgesehen von der naturgegebenen Abneigung, nicht nur der Politik, bisher gewohnte „Gestaltungsfreiräume“ einer gerichtlichen Nachkontrolle zu öffnen. Es beginnt schon mit der Frage, welche Verwaltungsakte davon erfasst sein sollen. Die EU-Kommission folgt dabei einem umfassenden Verständnis. Nicht bloß Bescheide fallen darunter. Auch an faktische Maßnahmen wie etwa die (Nicht-)Vornahme von Abgasmessungen oder Planungsaufgaben usw. ist zu denken. Besondere Schwierigkeiten bereitet es, die (Nicht-)Erlassung von Verordnungen prüfbar zu machen. Dies wird eine Bundes-Verfassungsgesetznovelle brauchen. Ein weiteres Problem ist, dass eine bundeseinheitliche Regelung der Zustimmung aller je nach Materie zuständigen Ministerien bedarf.