



INFORMATION 3/2016

Ausgabe Nr.28

Feinstaub aus dem Flugverkehr

Partikelzahlen rund um den Flughafen Wien

Eine Abschätzung über die Größenordnung der Anzahl an Partikel, die von den am Flughafen Wien Schwechat startenden und landenden Flugzeugen freigesetzt wird, zeigt, dass die Partikelanzahl jener des gesamten PKW Verkehrs von Wien und Niederösterreich entspricht.

Die geringe Größe von etwa $0,04\mu\text{m}$ hat auch entsprechend hohe Partikelanzahlen zu Folge.

Einer Bottom Up Abschätzung zur Folge werden vom Flugverkehr rund um Wien Schwechat alleine bis zu einer Flughöhe von 6km mindestens $1 \cdot 10^{23}$ Partikel, das sind 800 000 000 000 000 000 000 000 oder achthundert Trilliarden Partikel pro Jahr freigesetzt.

Partikel aus dem Flugverkehr enthalten etwa 38% organische Verbindungen, die wiederum einen sehr hohen Gehalt an stark krebserregenden polzyklischen Aromaten (PAKs) wie Benz(a)pyren (BaP) enthalten.

Der Flugverkehr in Innsbruck setzt neben den bekannten Emissionen auch sehr große Mengen an besonders gefährlichem Feinstaub, den sog. ultrafeinen oder Nano-Partikeln, frei. Die durch die Bodenläufe, Triebwerksprobeläufe, Starts und Landungen am Flughafen Innsbruck emittierten Feinstaubpartikel betreffen bei entsprechender Wetterlage – Südföhn, Westwind, Inversion – die gesamte Stadtbevölkerung.



Dass Feinstaub gesundheitsschädlich ist, ist hinlänglich bekannt. Feinstaub ist aber nicht Feinstaub, hier spielen die Größe und die chemische Zusammensetzung eine entscheidende Rolle für die Gefährlichkeit, die durch eine bisher rein gewichtsmäßige Abschätzung nicht richtig eingestuft wird. Auf Grund ihrer geringen Größe (Großteil unter $0,1\mu\text{m}$) und ihrer chemischen Zusammensetzung ergibt sich, dass gerade die Partikel aus dem Flugverkehr besonders gefährlich sind. **Partikel dieser Größenordnung dringen bis in die Lungenbläschen vor und verbleiben dort.** Die Lunge wirkt also wie ein Staubsauger, der sich immer mehr mit krebserregenden Partikeln

füllt, die zu Atembeschwerden, Herz-Kreislaufkrankungen und Lungenkrebs führen aber auch andere Krebsarten wie Leukämie auslösen. **Diese Partikel können sogar die Blut-Hirnschranke überwinden und daher auch noch zu Schäden im zentralen Nervensystem führen.**

Der Grund für die bisher unterschätzte, aber signifikante Rolle des Flugverkehrs in der Feinstaubproblematik ist, dass Partikel aus dem Flugverkehr so klein sind, dass die gleiche Rußmenge mehr als 12 mal so viel Partikel enthält wie die moderner Dieselmotoren.

Wie ernst diese Emissionen zu nehmen sind, beweisen Studien an den Flughäfen Los Angeles und Schiphol in Amsterdam durch das IRAS (Institute for Risk Assessment Sciences at Utrecht University) 2014.

Jede weitere Steigerung des Flugverkehrs führt also nicht nur zu einer überproportionalen Lärmbelastung sondern auch zu einer Erhöhung des Krebsrisikos und damit neben der akuten Gesundheitsgefährdung auch zu einem enormen volkswirtschaftlichen Schaden, welcher eine Abkehr von der Transitverkehrspolitik in der Luft dringend erforderlich macht.

Daher steht auch jede weitere Erhöhung der Flugbewegungen in einem groben Missverhältnis zu den restriktiven Feinstaubreduktionsmaßnahmen im Straßenverkehr.

Ultraleichtflieger am Flughafen Innsbruck

Bekanntermaßen besteht am Flughafen Innsbruck ein Start- und Landeverbot für Ultraleichtflieger. Derzeit noch mit dem Zusatz „aus Lärmschutzgründen“.

Die Entwicklung bei diesen Fluggeräten ging nun dahin, dass diese nicht nur leiser geworden sind sondern auch einiges an Belästigungsfaktor verloren haben. Auch der geringere Treibstoffverbrauch wäre ein Argument pro Ultralights.

Die Fliegervereine sind nun an Flughafen und Politik herangetreten mit der Forderung, dieses Ultraleichtverbot aufzuheben, unter anderem mit dem Angebot, die extrem laute zum Schleppen und im Schulungsbetrieb eingesetzte Husky auszumustern und durch einen Ultraleichtflieger zu ersetzen. Auch unser Verein wurde zu Gesprächen mit Politik und Flughafen eingeladen.

Klar, wird da jeder vernünftig Denkende sagen, warum soll man einer Lärm- und Schadstoffreduzierung entgegenstehen.

Doch ist es wirklich so einfach?

Sportfliegen dient in erster Linie der Freizeitgestaltung und ist wie alle anderen Betätigungen im Freien klaren Regeln und Geboten zu unterwerfen, deren Einhaltung ist zu überwachen und bei Verstößen zu sanktionieren. Die bis dato gemachten Erfahrungen mit den Sportfliegern lassen Disziplin und Rücksichtnahme vermissen. Die Notwendigkeit, Vertrauen aufzubauen und dadurch Akzeptanz durch die belastete Wohnbevölkerung zu bewirken, wurde verabsäumt. Das Hauptargument der Sportflieger für die Aufhebung des UL-Verbots sind vor allem die geringeren Kosten in der Ausbildung wie auch in der Anschaffung des Fluggerätes. Es ist zum heutigen Zeitpunkt jedoch nicht absehbar, wie sich bei einer Frei-

gabe der ULs am Innsbrucker Flughafen diese Sparte entwickelt, welche Dimensionen sie erreicht. Die Zahl der in Österreich zugelassenen Ultraleichtmaschinen hält sich noch in Grenzen, doch schaut man über die Grenzen in die EU oder gar bis Amerika, ist hier ein klares Wachstum erkennbar, bekommt man doch so eine Maschine gebraucht schon um ca. 30 000 Euro und durch den Wegfall des Privatpilotenscheins kostet die Ausbildung auch nur mehr die Hälfte.

Angesprochen werden muss in jedem Fall auch der Sicherheitsaspekt, wissen wir doch bereits heute, dass allein in Deutschland 1/4 aller Flugunfälle durch die ULs verursacht werden. Die Sicherheit war bis heute bei allen größeren Maßnahmen am Innsbrucker Flughafen das schlagende Argument und ist daher auch auf die ULs anzuwenden. Die Lage des Flughafens mit den Innsbruck spezifischen Wind- und Wetterlagen verlangt dem Können der Piloten gerade in der besonders unfallträchtigen Start- und Landephase schon einiges ab. Wie unberechenbar die Thermik rund um Innsbruck ist, sehen wir jedes Jahr u.a. bei den deutschen Segelfliegern, die nicht selten ziemlich zu kämpfen haben. Mit einem 500 kg leichten Sportflugzeug wird sie sicher nicht sanfter umgehen.

Wir machen es uns sicher nicht leicht und im Abwägen des Für und Wider ergeben sich immer wieder neue Argumente und Fragen. So haben wir nachstehenden Brief an das BMVIT gesandt, um wenigstens in einigen Punkten Rechtssicherheit zu bekommen. Gerade in dieser Thematik erscheint uns auch ein breites Feedback aus der Reihe unserer Mitglieder besonders wichtig. Wir bitten daher um Ihren Beitrag, telefonisch 0699 12263546 oder per Email: schutzgemeinschaft@gmx.at

Anfrage an das BMVIT zu Ultraleichtfliegern vom 3.9.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Umfeld des Innsbrucker Flughafens zeigen sich derzeit zunehmend politische und juristische Aktivitäten mit dem Ziel, Ultralight-Flugzeuge (UL) am Innsbrucker Flughafen zuzulassen. Derzeit sind laut der Zivilflugplatzbenützungsbedingungen Starts und Landungen derartiger Fluggeräte untersagt.

Wir als Vertreter der AnrainerInnen des Innsbrucker Flughafen - Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport AIA - sind derzeit seitens des Flughafens und der Stadtpolitik zu Gesprächen geladen, um gemeinsam über die Berechtigung dieser Einschränkung bzw. deren allfällige Aufhebung zu diskutieren. Wir werden diese Einladung annehmen.

Unabhängig davon erlauben wir uns, das BMVIT als genehmigende Behörde die allgemeine Situation am Innsbrucker Flughafen aus Sicht der Bevölkerung zu schildern und abschließend ein paar Verständnisfragen zu stellen, deren Beantwortung von kompetenter Stelle uns in unserer Einschätzung helfen würde.

Offenbar sind die Fliegervereine und die sechs Flugschulen am Innsbrucker Flughafen die Vorreiter bei dieser mitunter sehr offensiv gestellten Forderung nach Freigabe der UL am Innsbrucker Flughafen. Offensiv insofern, als auch eine gerichtliche Klärung mit dem Ziel der Aufhebung im Raum steht.

Anfrage an das BMVIT zu Ultraleichtfliegern - Fortsetzung

Das Hauptargument der Flugschulen liegt im deutlich geringeren Anschaffungspreis von ULs im Vergleich zu den derzeit im Einsatz befindlichen Flugzeugen. Weiters wird die geringere Lärmentwicklung wegen des geringeren Gewichtes ins Treffen geführt.

Wir sind der Ansicht, dass rein monetäres Interesse Einzelner allein nicht ausreichend sein kann, das am Innsbrucker Flughafen bestehende UL-Verbot zu kippen. Auch die geringere Lärmentwicklung dieser Fluggeräte im Vergleich zu den üblichen Übungsflugzeugen ist nicht neu und war bereits bisher bei der Erlassung der Benützungsordnung relevant. Generell gilt eine Abwägung zwischen Hobby-Bedürfnissen Einzelner und dem im öffentlichen Interesse gelegene Schutzbedürfnis der Innsbrucker Bevölkerung.

Aus unserer Sicht stehen primär drei Argumenten im Vordergrund:

- Die Gefahr einer explosionsartigen Zunahme derartiger Geräte mit der entsprechenden Steigerung der Flugbewegungen bei den Flugschulen und Vereinen, weil wegen des geringeren Kaufpreises mehr derartiger Geräte angeschafft werden
- Die Gefahr eines Beginns eines UL-Tourismus rund um den Innsbrucker Flughafen als Ziel- und Startdestination
- Sicherheit: die in den Medien in letzter Zeit immer wieder geschilderten Unfälle mit Flugzeugen betreffen ausschließlich UL-Geräte. Ob es sich dabei um die geringere Qualifikation der Piloten oder um die deutliche Zunahme derartiger Flüge mit einer statistisch zunehmenden Wahrscheinlichkeit von Unfällen handelt, können wir nicht beurteilen. Hingegen können wir sehr wohl die geographischen und witterungsbedingten Rahmenbedingungen des Innsbrucker Flughafens beurteilen, der von der Beengtheit durch die umgebenden Berge und von zahlreichen böigen Föhnereignisse geprägt ist. Nicht umsonst gelten für die Innsbruck anfliegenden Piloten erhöhte Qualifikationsanforderungen. Das direkt um den Flughafen bestehende Siedlungsgebiet der Stadt Innsbruck bietet auch keine Möglichkeiten für Notfalllandungen.

Wir bitten das BMVIT, diese Argumente zur Kenntnis zu nehmen und bei einem allfälligen Antrag auf Aufweichung der Betriebsbewilligung durch die Zulassung von UL zu berücksichtigen.

Ergänzend zu diesen allgemeinen Einschätzungen aus unserer Sicht bitten wir Sie um Antworten auf folgende Fragen:

- Kann eine Aufhebung des bestehenden UL-Verbots in der Zivilflugplatzbenützungsbedingung gegen den Willen des Flughafens und der Stadt Innsbruck (als Miteigentümer des Flughafens) erfolgen?
- Ist eine gerätemäßige Beschränkung von UL auf die UL-Flugzeuge des Typus aerodynamisch gesteuerte dreiachsige Fluggeräte unter Ausschluss der Gyrokopter etc, die im allgemeinen Sprachgebrauch ebenfalls unter UL subsummiert werden, in einer ZFBB möglich?
- Ist eine Genehmigung von derartigen UL-Flugzeugen ausschließlich für die am Innsbrucker Flughafen ansässigen Flugschulen und Vereine rechtlich zulässig oder widerspricht das dem Gleichheitsgrundsatz
- Welche technischen Verbesserungen in Bezug auf Lärmentwicklung sind in den letzten Jahren bei UL eingetreten?
- Sind das Sicherheitsargument und das öffentliche Interesse für das BMVIT relevant?
- Ist eine Deckelung von Flügen mit UL-Flugzeugen am Innsbrucker Flughafen durch die Betriebsbewilligung möglich bzw. kann eine derartige Vereinbarung rechtswirksam durch eine Vereinbarung zwischen Flughafen und Flugschulen/Vereine erfolgen?
- Wenn ja, könnte das auch für neue Flugschulen/Vereine wirksam sein?

Welche Möglichkeiten gäbe es, durch Vorgaben von Standards von Pilotenlizenzen einen Wildwuchs an Starts und Landungen insbesondere von externen Piloten am Innsbrucker Flughafen zu vermeiden und allfällige Interessenten dadurch auf die technischen Schwierigkeiten des Flughafens nachdrücklich hinzuweisen?

Wir bedanken uns für Ihre Mühe und bitten Sie nochmals um Kenntnisnahme und um Beantwortung der Fragen.

Leider haben wir bisher noch keine Antwort des Ministeriums erhalten. Wir werden diese aber in unserer nächsten Ausgabe veröffentlichen, so sie eingetroffen ist.

Triebwerksprobeläufe von Jets am Innsbrucker Flughafen

Nicht still aber heimlich haben sich die Triebwerksprobeläufe der Tyrolean Jet Services am Innsbrucker Flughafen eingeschlichen.

Was uns lange als Ausnahmefall im Zuge einer unvorhergesehenen Reparatur eines Jets verkauft worden war, ist im Zuge des Wartungsbetriebes Usus geworden.

Der Punkt 4.5 der Zivilflugplatzbenützungsbedingungen (ZFBB) behandelt Triebwerksprobeläufe wie folgt: Triebwerksprobeläufe dürfen nur im Ausnahmefall mit Genehmigung der Flugplatzbetriebsleitung an einem von ihr zugewiesenen Platz außerhalb des Triebwerksprobelaufstandes durchgeführt werden. Triebwerkslärm auf dem Boden ist auf ein Mindestmaß zu beschränken. Außerhalb der Betriebszeiten sowie in der Zeit von 12.30 Uhr bis 14.00 Uhr darf kein Probelauf von Luftfahrzeug-

triebwerken erfolgen – ausgenommen im Triebwerksprobelaufstand.

Was hier fehlt, ist ein explizites Eingehen auf Probeläufe von Jet Triebwerken. Es ist zu hinterfragen, inwieweit es hierfür ministeriell genehmigte Regelungen, die über eine interne „Duldung“ hinausgehen, gibt.

Fakt ist jedenfalls, dass es sich hier um eine extrem laute und massive Störung im Wohngebiet handelt, die dringend der Klärung bedarf, ob und seit wann diese Jet-Probeläufe am Innsbrucker Flughafen nach normalen Wartungen und nicht nur nach unvorhergesehenen Notfällen bescheidmäßig gedeckt sind.

Uns gegenüber hatte man stets behauptet, dass die Jets nicht in Innsbruck sondern in Wiener Neustadt gewartet werden.

Silbernes Ehrenzeichen für Susanne Rynes

Österreich Plattform Fluglärm

Sie ist ein überregionaler Zusammenschluss von Bürgerinitiativen, Vereinen und Schutzverbänden, die in Österreich gegen die Einschränkung der Lebens- und Wohnqualität durch Fluglärm auftreten.

Die Hauptaufgaben sind:

- Herstellung von Kontakten zu ähnlichen Gruppen, zu Experten, Behörden, Politikern und Medien
- Informationsaustausch unter den Fluglärm betroffenen
- Unterstützung und Beratung für Privatpersonen und Vereine
- Klärung rechtlicher Angelegenheiten
- Stellungnahmen zu Gesetzen, Verordnungen und Programmen im Bereich Luftverkehr und Umwelt
- Konfliktarbeit im außerrechtlichen Bereich.

Die Österreich-Plattform Fluglärm ist Mitglied des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung und der Deutschen Bundesvereinigung Fluglärm

Seit Jahrzehnten steht Susanne Rynes, Obfrau des Vereins Österreich-Plattform Fluglärm an der Seite der Anrainer von österreichischen Flughäfen und unterstützt sie unermüdlich im Vertreten und Durchsetzen ihrer legitimen Interessen gegenüber den Betreibern der Flughäfen und Flugfelder.

So war sie u. a. die Initiatorin der Wien Mediation rund um den Flughafen Wien und die Menschen haben das Lärmschutzprogramm letztendlich ihr zu verdanken.

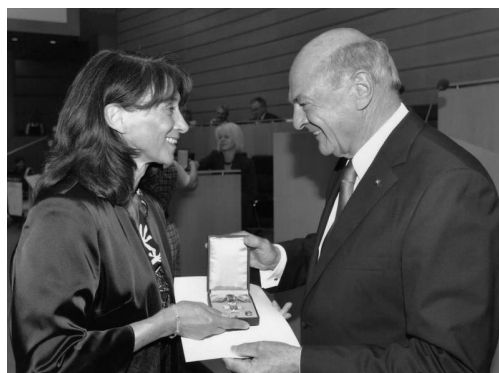
Beim Ediktalverfahren um die Innverlegung stand sie an der Seite der Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport und sie begeisterte uns nicht nur fachlich sondern wir durften auch einen wunderbaren Menschen kennen lernen.

Ihr ungemein großer Wissensschatz rund um die Thematik Fluglärm und ihre Art, die Anliegen fachlich fundiert, konkret und realistisch vorzubringen wird nicht nur vom Flughafen Wien geschätzt. Sie ist europaweit, auch vor der EU, als Expertin in Sachen Fluglärm

anerkannt und wird immer wieder als Referentin eingeladen.

So war der Schritt, ihr für diese, oft an die Substanz gehende und auch unbedankte Arbeit das Silberne Ehrenzeichen für Verdienste um das Land Niederösterreich zu verleihen aus unserer Sicht ein längst notwendiger und wir stellen uns gerne in die Reihe der Gratulanten.

Wir wünschen ihr für die Zukunft viel Kraft



Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll überreicht das Silberne Ehrenzeichen

Impressum:

Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport - AIA ZVR-Zahl 875003789

www.aia-tirol.at

p.A. Ulrike Unterleitner, 6020 Innsbruck, Lohbachufer 15, Tel.Nr. 0699-12263546, Mail: schutzgemeinschaft@gmx.at

Bankverbindung: BAWAG PSK Innsbruck, Kto.Nr. AT461400066810-063-492