



INFORMATION 1/2018

Ausgabe Nr.34

Innsbruck: 46 157 Flugbewegungen im Jahr 2017

Im Jahr 2017 sind am Innsbrucker Flughafen 46 157 Flugzeuge gestartet oder gelandet, wobei die militärischen Flüge und diverse Tief- und Überflüge ohne Bodenkontakt nicht enthalten sind. Wie kommt es dann, dass der Flughafen medial eine Zahl von 12 040 Flugbewegungen mitteilt?

Hier handelt es sich rein um die Flüge im Linien- und Charterverkehr, also die Flugbewegungen, die das „Geschäft“ des Flughafens ausmachen. Diese 12 040 Flugbewegungen finanzieren die Infrastruktur am Flughafen und ermöglichen eine entsprechende Gewinnausschüttung. Es sind diese 12 040 Flugbewegungen, großteils im Wintercharter, an denen sich auch die Politik festbeißt und die unsere BMin. Oppitz-Plörer veranlassten, den Anrainern den Rat zu geben, an den 12 Wochenenden des Wintercharters doch Innsbruck zu verlassen, wenn es einem zu laut ist.

Die restlichen 34 117 Maschinen fliegen unter dem Begriff „Allgemeine Luftfahrt“ und sind im Betriebsergebnis offensichtlich vernachlässigbar. Nicht vernachlässigbar sind diese Flugbewegungen jedoch in ihrem Einfluss auf die Lebensqualität der Anrainer. Nicht einmal der ignoranteste Politiker wird behaupten können, dass diese fast 3/4 aller Flieger am Innsbrucker Flughafen lautlos und abgasfrei unterwegs sind. Sie sind halt einfach nicht erwähnenswert, weil sie nur marginal am Gewinn beteiligt sind. Eine Politik, die sich in allen Bereichen so gern mit Zahlen schmückt, gibt sich plötzlich bescheiden. Klar, im Jahresdurchschnitt klingen täglich 33 Flugzeuge besser als 126.

Es waren 46 157 Flieger, die im Jahr 2017 von 6.30 Uhr früh bis 23.00 Uhr nachts die Innsbrucker Bevölkerung mit Lärm und Abgasen bedienten und die in der nun vorliegenden Gesamtlärmstudie zu dem Ergebnis führten, dass es eben der Fluglärm ist, der den größten Anteil am Belästigungsempfinden der Innsbrucker trägt.

In eigener Sache

Unter dem Namen „Bürgerinitiativen Innsbruck“ (BI) tritt die „Interessengemeinschaft Bürgerinitiativen Innsbruck (IGBI)“ zur Gemeinderatswahl in Innsbruck an.

Wir weisen darauf hin, dass die in deren Auflistung der beteiligten Bürgerinitiativen angeführte „Bürgerinitiative gegen Fluglärm“ in keiner Verbindung mit der Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA steht.

Falch als Gemeinderat?

Der ehemalige Geschäftsführer des Innsbrucker Flughafens Reinhold Falch präsentiert sich als Spitzenkandidat des Seniorenbundes bei den Innsbrucker Gemeinderatswahlen.

Der Optimist sieht darin eine späte Erkenntnis des Flugverkehrshardliners, dass gerade im Alter die Gesundheit das höchste Gut ist und sich Falch daher mit seinem Wissen gegen den Lärm und die Abgase der Flieger einsetzen wird.

Der Realist sieht in ihm einen Gemeinderat, der jeden Versuch einer Einschränkung von Flugbewegungen, Lärm und/oder Abgasimmissionen mit Vehemenz und den über Jahre herunter gebeteten Gemeinplätzen bekämpfen wird.

Lärmschutzförderung am Flughafen Innsbruck

Gastbeitrag von Mag^a. Uschi Schwarzl

Wie eine grüne Anfrage meinerseits im Innsbrucker Gemeinderat gezeigt hat (die AIA hat berichtet) fanden am Innsbrucker Flughafen zwischen 01.01.2017 und 30.09.2017 insgesamt 68 nicht medizinisch induzierte Betriebszeitenüberschreitungen statt. Zugleich zeigt die Anfragebeantwortung, dass die Wintersamstage mit 122 Flugbewegungen die belastungsstärksten Tage sind.

Auch wenn ich es sehr schätze, dass mit der Übernahme der Geschäftsführung der TFG durch DI Pernetta ein frischer Wind eingekehrt ist, der von Transparenz, Wertschätzung und Verständnis für die AnrainerInnen gekennzeichnet ist, so liegt es doch in der politischen Verantwortung der Eigentümer des Flughafens (Stadt, Land, IKB), dass neben dem wirtschaftlichen Erfolg, dem ein Geschäftsführer verpflichtet ist, auch die Umwelt- und Lärmschutzaspekte ausreichend Platz finden. Als Obfrau des Ausschusses für Umwelt, Energie und Mobilität der Stadt Innsbruck möchte ich daher die Anfrageergebnisse zum Anlass nehmen, den gemeinsam mit dem Flughafen eingeschlagenen Weg der Lärmschutzförderung weiter zu entwickeln.

Aktuell gelten folgende Immissionsgrenzwerte als Voraussetzung für die Förderung:

Tageszeit: $L_{den} > 60 \text{ dB}$ (0:00 Uhr – 24:00 Uhr)

Nachtzeit: $L_{night} > 50 \text{ dB}$ (22:00 Uhr – 6:00 Uhr)

Bei Überschreitung wird von der TFG, abgewickelt von der Stadt, passiver Lärmschutz für die jeweilige Liegenschaft gewährt. Dafür stehen jährlich 200.000.- zur Verfügung, die nach dem Prinzip „first come first serve“ vergeben werden. Wie eine Nachfrage ergeben hat, wurden im Jahr 2017 bisher nur für drei Förderungsansuchen insgesamt € 4.821.- ausbezahlt. Das ist ein rapider Rückgang gegenüber 2015 und 2016.

2015 wurden für 21 Ansuchen € 34.572.- (2015 war die Anlaufphase), 2016 wurden für 7 Ansuchen € 110.221.- ausbezahlt, wobei zwei Großprojekte des Tiroler Friedenswerkes in Höhe von € 101.222.- enthalten sind.

Dieser Rückgang an Ansuchen hängt wohl damit zusammen, dass bei den gegebenen Immissionsgrenzwerten der potenzielle BezieherInnenkreis rasch erschöpft ist, wie ein Blick auf den Fluglärmkataster zeigt. Vor allem dann, wenn keine Sanierung eines großen Objektes ansteht.

Ich schlage deshalb vor, die Anspruchsberechtigung auf folgende Immissionsgrenzwerte auszudehnen

Tageszeit: $L_{den} > 55 \text{ dB}$ (0:00 Uhr – 24:00 Uhr), Nachtzeit: $L_{night} > 45 \text{ dB}$ (22:00 Uhr – 6:00 Uhr)

Sollte es eine bessere Alternative geben, schau ich mir diese gerne an.

Weiters könnten die aktuellen lärmabhängigen Landegebühren überdacht werden.

Ausgehend von einem Grünen Antrag im Jahr 2002 wurden mit 1.4.2004 am Innsbrucker Flughafen lärmabhängige Landegebühren eingeführt.

Diese basierten jedoch nicht auf tatsächlich vor Ort gemessenen Lärmpegeln einzelner Flugzeugtypen sondern die Lärmklassifizierung erfolgte auf Basis jener des Flughafens Zürich.

Etliche Jahre wurde damals zwischen dem ehemaligen Flughafendirektor, AnrainerInnen und Grünen über diese Frage diskutiert.

Mittlerweile scheinen die lärmabhängigen Gebühren defakto keine große Rolle zu spielen, da damals pönalisierte Flugzeugtypen wie etwa die MD81, MD82 oder YK42 Innsbruck nicht mehr anfliegen.

Es erscheint mir daher sinnvoll, das Lenkungsinstrument „lärmabhängige Landegebühren“ auf neue Beine zu stellen.

Dabei könnten die tatsächlich in Innsbruck gemessenen Lärmwerte (idealerweise maximale Schallpegel) und auch (nicht medizinisch induzierte) Betriebszeitenüberschreitungen, die nicht von der TFG verursacht sind, herangezogen werden.

Betrifft: Lärmschutzförderung

Österreich hat deutlich höhere Schwellenwerte für die Lärmaktionsplanung als der Durchschnitt der EU-Länder (EU-14) zur Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie:

Fluglärm: Österreich $65 \text{ dBA } L_{den}$ / EU $57 \text{ dBA } L_{den}$

In Wien beginnt der Anspruch auf Lärmschutzförderung bereits bei 54 dBA, eingeteilt in drei Fluglärmzonen und bis zu einer Übernahme von 100% der Kosten ab 57 dBA. Ferner werden in der Berechnung die sechs verkehrsreichsten Monate herangezogen. Auch das von uns immer wieder geforderte Sydney-Modell (Einbeziehung von Anzahl und Lärm der überfliegenden Maschinen) hat in der Wiener Förderung Einzug gefunden.

Man muss also in Innsbruck das Rad nicht neu erfinden. Wir können uns der Forderung nach Lärmschutz ab 55 dBA nur anschließen und diese aufgrund des hohen Überlings im Lärmschutztopf ausdehnen auf einen höheren Prozentsatz und der Möglichkeit der rückwirkenden Inanspruchnahme der Förderung von bereits durchgeführtem Fenstertausch in den dann neu definierten Gebieten.

Flugzeugwartungen am Flughafen Innsbruck

Nach der Einschätzung der Flugbewegungen und der Betriebszeitenüberschreitungen gemäß der Beantwortung der Gemeinderatsanfrage von GR Uschi Schwarzl wird in dieser Ausgabe der Fragen-/Antwortenkomplex zu Wartungen und Probelaufen behandelt.

Im ersten Teil wird unsere Sichtweise unabhängig von der zwischenzeitlich eingetretenen Unklarheit betreffend der Weiterführung ja/nein des Wartungsbetriebes dargelegt:

Der Probelaufstand ist als Hilfsbetrieb "für die Sicherheit des Flugbetriebes des am Flughafen Innsbruck beheimateten Luftbeförderungsunternehmens Tyrolean Airways dringend notwendig" und gemäß Bescheid vom 18.12.1987 genehmigt. Die tatsächliche Ausführung weicht von der ursprünglich vorgesehenen Planung ab und die neue Konstruktion wurde gemäß Bescheid von August 1992 genehmigt. Der Probelaufstand dient ausschließlich für Probelaufe von Propellermaschinen. Probelaufe von Jets sind dort nicht erlaubt.

Dies führt zur bizarren Situation, dass bescheidmäßige lärmmindernde Vorgaben für Propellermaschinen verwirklicht wurden, Probelaufe für Jets aus Sicht des Flughafens nicht definiert sind und demnach keinerlei Einschränkung unterliegen, obwohl diese sogar lauter sind. Probelaufe von Jets dürfen laut Flughafen überall außerhalb des Probelaufstandes stattfinden. Absurd, aber wahr.

Ebenso unklar ist die Situation, welche Flugzeuge am Innsbrucker Flughafen überhaupt gewartet und am Probelaufstand getestet werden dürfen. Bescheidmäßig gilt dies nur für die Flugzeuge der heimischen Tyrolean Airways, die es aber gar nicht mehr gibt. Tatsächlich erfolgen gewerbliche Wartungen inklusive Probelaufe für Flugzeuge, die mit dem Innsbrucker Flughafen nichts gemein haben, außer dass sie hier Dreck und Lärm erzeugen. Die Nachfrage nach der Gewerbeberechtigung bei der GR-Anfrage wird eher trivial damit beantwortet, dass die Luftfahrzeugtechnik ein freies Gewerbe sei, für dessen Betrieb keinerlei Fachkenntnisse der Bezirksverwaltungsbehörde gemeldet werden müsse, weil parallel umfangreiche luftfahrzeugrechtliche Bestimmungen einzuhalten sind.

Dass mit dieser gemeinderätlichen Anfrage nicht die technische Komponente gemeint sein dürfte sondern die Berücksichtigung der lärmspezifischen Randbedingung eines lauten Gewerbes in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsraum, wurde wohl wissentlich übergangen. Gemäß der Beantwortung dürfte diese Werftanlage und Probelaufstand auch in der Innenstadt angesiedelt werden.

123 Triebwerksprobelaufe fanden im Zeitraum Jänner bis September 2017 statt, davon 35 vor 7 Uhr und 8 nach 20 Uhr. Pro Woche findet also im Mittel ein Probelauf vor 7 Uhr bzw. nach 20 Uhr statt. Interessant bei der Beantwortung ist, dass selbstverständlich Probelaufe von Jets im Freien, also ohne jegliche schalltechnische Dämpfung stattgefunden haben:

Tyrolean Air Ambulance: 20 mit Leistung + 21 ohne Leistung

Tyrolean Jet Services: 1 mit Leistung + 8 ohne Leistung

Insbesondere die hohe Anzahl der Probelaufe von Tyrolean Air Ambulance mit 41 Stück ist bemerkenswert. Laut Homepage der TAA gab es 2013 4000 Flugstunden im Jahr, also 3000 Flugstunden in 9 Monaten. Ausgehend von 5 Flugzeugen der TAA, davon 3 Jets, sind das 1800 Flugstunden in den 9 Monaten für die Jets. 41 Probelaufe im Freien bedeuten, dass ca. alle 45 Flugstunden ein derartiger Probelauf als erforderlich eingestuft wird. Wieso derartig häufig Probelaufe stattfinden, wo im Vergleich dazu bei den Propellermaschinen nur alle 600 Stunden derartige Wartungen erforderlich sind, ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar.

Diese Bevorzugung der Jet-Probelaufe ohne jegliche lärmmäßige Einschränkung, weil der extra errichtete Probelaufstand nur für Propellermaschinen zugelassen ist, sollte seitens der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft TFG als Antragstellerin und Empfängerin der Errichtungs- und Betriebsbewilligung für die Werftanlage und den Probelaufstand inhaltlich hinterfragt werden und nach einer Lösung im Interesse der Anrainer gesucht werden.

Zwischenzeitlich wurde seitens der Tyrolean Airways Technik (TAT) und der AUA angekündigt, dass die laut Medien als Schwerwartung bezeichneten Tätigkeiten aus Kostengründen ab Sommer nicht mehr in Innsbruck durchgeführt werden. Es handelt sich dabei offenbar um die C-Checks, die planmäßig alle 6000 Flugstunden stattfinden und ca. 3 Wochen dauern. Das ist eigentlich jene Tätigkeit, die größtenteils im Hangar abläuft und wo die Probelaufe vorausschauend zeitlich außerhalb der Nachtstunden gelegt werden. Die Vorgehensweise können wir nicht beurteilen, weil wir nur die Informationen aus den Medien kennen. Bemerkenswert ist jedenfalls, dass bei einem Gespräch mit der TAT und dem Flughafen vor ein paar Jahren uns mitgeteilt wurde, dass diese Wartungen von Flugzeugen externer Gesellschaften absolut wichtig sind, weil diese arbeitsintensiv seien und von hochqualifizierten Mitarbeitern ausgeführt werden. Dies müsse auch im Interesse des Flughafens und der Stadt so bleiben und eine Reduktion im Interesse der Anrainer sei ausgeschlossen. So hieß es damals, inzwischen gilt dies alles nicht mehr.

Die Line Maintenance, also die notwendigen Arbeiten auch während der Nacht, wenn offenbar Flugzeuge mit gemeldetem Defekt oder blinkenden Warnleuchten Innsbruck gerade noch anfliegen können und bis zum Start am kommenden Tag wieder voll flugtauglich sein müssen, bleibt bestehen.

Presseaussendung an Tiroler Tageszeitung vom 22.01.2018

Es ist erfreulich, dass sich die Politik nach langer Zeit wieder an die Flughafenrainer erinnert und man erkannt hat, dass die Lärmschutzfensterförderung überarbeitet werden muss. Bei einem Fenstertausch betragen die Kosten für eine Wohnung an die 20.000 Euro ohne Maler- und Verputzerarbeiten. Eine solche Summe zu investieren ist sicher nur innerhalb einer gesamten thermischen Sanierung sinnvoll und die muss man sich erst einmal leisten können. Dennoch haben bereits einige ohne Förderung auf Lärmschutzfenster umgerüstet, weil der Lärm unerträglich war.

Gerne wird in der Argumentation des Flughafens vergessen zu erwähnen, dass die angeführten 60 dB den **gerechneten Jahresdurchschnittswert** der Lärmbelastung bedeuten. Man könnte hier sehr wohl die drei verkehrsreichsten Monate heranziehen und – wie in Wien – die Anzahl der Maximalpegel mit einfließen lassen. Der Kreis der Berechtigten würde sich damit nicht auf „die halbe Stadt“ ausweiten, jedoch kämen diejenigen zum Zug bei denen der Gesamtlärmpegel derzeit z.B. auf 59,9 dB gerechnet wurde. Das Geld ist vorhanden und bei einer Lärmgebührenordnung, die endlich einmal die wirklich in Innsbruck landenden Flugzeugtypen entsprechend berücksichtigt, käme auch noch etwas mehr in die Kassa.

Fakt ist auch, dass der Dauerschallpegel für die Ebene gerechnet wird und die Hanglage, die aufgrund der Schallausbreitung speziell belastet wird, überhaupt keine Berücksichtigung findet. Es sind daher gerade die Hanglagen von Innsbruck, die aus dem derzeitigen Lärmschutzförderungsmodell herausfallen. Ein ehrlicherer Umgang mit der tatsächlichen Lärmsituation unter Heranziehung der in Innsbruck gemessenen Lärmwerte, natürlich auch der Spitzenpegel, ist von Politik und Flughafen einzufordern. Es genügt nicht, wenn ein oder zwei Parteien die Situation ernst nehmen, es haben endlich alle Parteien zum Schutz der Wohnbevölkerung zu agieren. Das tut der Großteil in Sachen Fluglärm bis heute nicht!

Das wichtigste Instrument für Lärmschutz in Innsbruck ist aber immer noch der aktive Lärmschutz.

Hier muss es ein deutliches Umdenken bei Politik, Flughafen und Austro Control geben. Ein Entgegenkommen in Richtung Fluggesellschaften ist hier fehl am Platz. Es gibt klare Vorgaben bezüglich lärmarmes Starten und Landen und durch die Betriebszeiten. Diese sind einzuhalten und gegebenenfalls auch zu sanktionieren. Der Schutz der Bevölkerung muss einen höheren Stellenwert haben als der bisher gelebte amikale Umgang mit den Fluggesellschaften.

Dir. Pernetta irrt, wenn er sagt, es wäre weltweit einzigartig, wenn Starts und Landungen außerhalb der Betriebszeiten pönalisiert werden. Hier als ein Beispiel von vielen:

Hamburg mit einer Betriebszeit bis 23.00 Uhr:

Zeitraum	Zuschlag
22.00 Uhr bis 22.59 Uhr	150 %
23.00 Uhr bis 23.14 Uhr	350 %
23.15 Uhr bis 23.29 Uhr	400 %
23.30 Uhr bis 23.44 Uhr	450 %
23.45 Uhr bis 23.59 Uhr	550 %
00.00 Uhr bis 05.59 Uhr	700 %

Nicht vergessen darf man auch die Emissionen aus der Kerosinverbrennung. Gerade im Winter ist die Geruchsbelästigung enorm. Und was seinen Weg in die Nase findet, landet auch in der Lunge. Das Steuerungselement der emissionsabhängigen Start- und Landegeühren wird bereits von vielen Flughäfen angewandt.

Es gäbe also viel zu tun und die Politik als Flughafeneigentümer sollte schnellstmöglich einen entsprechenden Auftrag an die Flughafenführung erteilen.

In eigener Sache

Wie jedes Jahr dürfen wir auch heuer wieder an die Überweisung des Mitgliederbeitrages in Höhe von € 12.– erinnern und möchten uns gleichzeitig für die Treue und Verlässlichkeit unserer Mitglieder bedanken.

Aufgrund der Gemeinderatswahlen und unserer Anfrage an die Bürgermeisterkandidaten inkl. Antworten ist diese Ausgabe als Doppelfolge geführt

Impressum:

Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport - AIA ZVR-Zahl 875003789

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

Bankverbindung: BAWAG PSK Innsbruck, Kto.Nr: AT46 1400 0668 1006 3492