



AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 4/2008

Ausgabe Nr.5

Probelaufstand - Neue Lösung möglich

Da bei der Auswertung der Messergebnisse der drei Lärmmessstellen (Ursulinen, Allerheiligen, Völs) nicht einbezogen sondern mangels Mitteilungspflicht dem Umgebungslärm zugeordnet werden, ersuchen wir jeden, der einen Probelauf wahrnimmt, uns diesen mit Datum, Uhrzeit und möglichst mit Dauer mitzuteilen.

Der Probelaufstand am Innsbrucker Flughafen und die mit ihm verbundenen Lärmimmissionen sind nicht nur für die Anrainer ein dauerndes Ärgernis. In mehreren Gesprächen mit beim Probelaufstand tätigen Personen – abseits der Flughafenbetriebsgesellschaft – haben wir die Information erhalten, dass eine Lärmreduktion auch ohne große Umbauten mit einfachen Mitteln möglich wäre. So ist z.B. eine geringfügige Verschiebung des Befestigungspunktes des probelaufenden Flugzeuges sinnvoll, was zu einer Verringerung des Unterdruckes vor den Propellern führt und damit die Lärmentwicklung verringert. Ebenso wäre es beispielsweise lärmtechnisch sinnvoll, eine zusätzliche Luftzufuhr an der südlichen Wand des Probelaufstandes z.B. durch Luftansaugrohre zu ermöglichen und dadurch eine

lärmtechnische Verbesserung bei gleichbleibender Testmöglichkeit zu erzielen. Dies wäre auch kostenmäßig günstiger als das Anbringen von Toren auf der Nordseite.

Wir sind mit diesem Vorschlag im August 2008 an die Eigentümervertreter (Zach, Platter, Schmid) mit der Bitte herangetreten, diese Maßnahme im Interesse der betroffenen Anrainer aufzugreifen und deren Realisierung mit den zuständigen Verantwortlichen zu besprechen. Leider haben wir bis heute von keinem der drei Adressaten eine Antwort erhalten.

Fakt ist, dass sich die Lärmimmissionen der Probelläufe im Wohngebiet (z.B. Kranebitten >75 dB) derzeit von einer

Flugbewegung nicht unterscheiden. Da es sich jedoch hier um keine Flugbewegungen handelt, werden diese Lärmereignisse nicht dem Flughafen sondern dem Umgebungslärm zugeordnet. Auf unsere Anfrage, ob bzw. welche zeitlichen Einschränkungen der Betriebszeiten für Probelläufe am Innsbrucker Flughafen gegeben sind und/oder ob es behördlich zulässig ist, derartige Probelläufe zwischen 22.00

.... wenn Probelläufe durchgeführt werden, so erzeugt das einen Lärm, der nicht nur für die Anrainer unzumutbar ist.

Herwig Van Staa

und 06.00 Uhr vorzunehmen, wie auch, ob die mehrfach festgestellten Probelläufe von Jets oder Turboprops am Taxiway (abseits des Probelaufstandes) zulässig sind oder eigenmächtig durchgeführt werden, wurde ebenso nicht reagiert.

UIG - Anfragen: Land säumig

EUGH-Urteil vom 5.7.2007:
Vertragsverletzung eines Mitgliedsstaates Richtlinie 2003/4/EG - Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen - Nichtumsetzung innerhalb der Frist Die Republik Österreich trägt die Kosten.

Seit März 2008 wartet die AIA auf die Bearbeitung von Anfragen nach dem Umweltinformationsgesetz zu Flugbewegungen. Wie bereits mitgeteilt, haben das Land Tirol wie auch die Austro Control Innsbruck für sich festgelegt, dass bei den Aufzeichnungen der drei

Fluglärm-Messstellen weder die Fluggesellschaft noch die Flugnummer bekannt gegeben werden, obwohl dies seit dem Jahr 1991 problemlos funktioniert hat und diese Informationen im vorhinein bereits der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden (Flugpläne im

Teletext, Internet, etc.). Dies alles fernab jeden Rechtsbuchstabens und ohne bescheidmäßige Begründung. Somit ist dem Anfrager die Einspruchsmöglichkeit genommen und bleibt nur mehr der Weg zum Verwaltungsgerichtshof.

FLUF - Neue Anrainer an Bord

»Man kann alle Menschen eine Zeit lang täuschen und man kann einige Menschen die ganze Zeit täuschen, aber man kann nicht alle Menschen die ganze Zeit täuschen.«

Abraham Lincoln



Nachdem Stadtrat DI Walter Peer wie bereits berichtet, der Anrainervertreter im Flughafenumweltforum verlustig gegangen ist, hat er sich kurzerhand neue gesucht und diese beim Siedlerverband Lohbach gefunden. Dies sicher aus dem Grund, da es leichter und angenehmer ist, den Höhenflug des Flughafens mit Passagieren fortzusetzen, die keinerlei Probleme mit den negativen Auswirkungen des Flugbetriebes haben.

Das Flughafenumweltforum sollte eigentlich dazu dienen, die Probleme, die ein derart umweltrelevanter Betrieb, wie es der Flughafen nun einmal ist, in einem Kreis von Politikern, Anrainer- und Flughafenvertretern anzusprechen, gemeinsam eine Lösung zu suchen und auch zu finden. An sich eine gute Sache, da man

mit den drei involvierten Parteien an einem Tisch vieles effizienter und vor allem auch rascher abhandeln könnte. Immer vorausgesetzt, dass auf allen Seiten auch ein ernsthafter Wille zur Zusammenarbeit besteht. In der nunmehrigen Konstellation kann die Zusammenarbeit sicher nicht infrage gestellt werden, sehr wohl jedoch das Problembewusstsein.

Vor allem im Winter fühlen sich tausende Innsbrucker durch den enormen Flugverkehr mit seinen oft im Minutentakt stattfindenden Starts und Landungen und auch dem damit verbundenen Bodenlärm in ihrer Lebensqualität und auch in ihrer Gesundheit dermaßen beeinträchtigt, dass einige bereits

einen Wohnungswechsel durchgeführt haben oder ins Auge fassen. Dies kann sicher nicht der Weg sein. Vielmehr



müssen die Flughafenbetreiber in die Pflicht genommen werden, endlich Schallschutz für die Anrainer zu finanzieren und den

Flugbetrieb, was Frequenz und Fluggerät betrifft, den topografisch vorgegebenen Gegebenheiten anzupassen.

Die Anrainerschutzgemeinschaft wird hier den Auftrag ihrer Mitglieder weiterhin sehr ernst nehmen und für die Lebensqualität der Anrainer eintreten.

Innverlegung geht in die Endphase

„Ich habe gemeint, dass wir jetzt zusätzlich Flugverkehr nach Innsbruck ziehen müssen, um diese Maßnahme finanzieren zu können.“

Reinhold Falch

Innverlegung könnte Lärmschutz für Kranebitten ermöglichen

Jeder kann es sehen. Der Inn wird in sein neues Bett gedrängt, um Standards zu erfüllen, die nicht österreichisches Recht sind. Die nicht zuletzt auch durch den Einsatz der Anrainer erreichte „Light-Variante“ mit eine



Ersparnis von Steuergeldern in Millionenhöhe soll nunmehr die internationalen Sicherheitsstandards erfüllen und keinerlei Änderung im Lärmgeschehen der Flugbewegungen hervorrufen. Bleibt abzuwarten, welche Auswirkungen der Wegfall der „Todesfalle Inndamm“ auf die Belegung und Frachtzuladung der Maschinen und damit ihren Lärmpegel hat.

Im Zuge der Aushubarbeiten für das neue Flussbett des Inn wurden im Frühjahr 2008 mit dem ausgebagerten Material

entlang der Autobahn Dämme aufgeschüttet. Es hat sich gezeigt, dass diese Dämme einen äußerst positiven Effekt auf die Lärmsituation in Kranebitten haben, da dadurch das durch die Cyta-Gebäude reflektierte

Rollgeräusch der Fahrzeuge auf der Autobahn A 12 in Teilen von Kranebitten merklich reduziert wird. Dieses Faktum ist auch der Bürgermeisterin der Stadt von mehreren Seiten zur Kenntnis gebracht worden, mit der Bitte, sie möge sich für diese erste Lärmschutzmaßnahme für Kranebitten mit Nachdruck einsetzen. Dass diese Schüttungen kein gefährliches Luftfahrthindernis darstellen, beweist der über Monate reibungslos abgewickelte Flugverkehr inklusive Euro 2008 und Wintercharter des laufenden Jahres. Es ist daher nicht nachvollziehbar und auch nicht vertretbar,

dass diese Dämme wieder entfernt werden, ist doch die Bevölkerung von Kranebitten bis heute schutzlos drei nicht vernachlässigbaren und nicht zu eliminierenden Lärmerregern ausgesetzt: Autobahn, Flugverkehr und Tiroler Straße B 171. Seitens des Flughafens wird verlautet, dass dieses Material auf der Innsbrucker Seite, also am neuen orographisch linken Ufer des Inn wieder gebraucht wird. Das wird stimmen. Wie aber allseits zu hören ist, werden seitens der Betreiber der Unterinntaltrasse und des Brennerbasistunnels Deponieflächen für Aushubmaterial gesucht. Es wäre daher diese Lärmschutzmaßnahme für Kranebitten äußerst kostengünstig herzustellen. Die zwischen Autobahn und Innfluss benötigten Flächen für die Dämme sind Sache von Verhandlungen. Es liegt nun in erster Linie an der Stadt, diese Verhandlungen mit Nachdruck zu führen.

Betriebsleiter Pernetta auf die Anfrage nach einer Änderung der Landezeiten nach 20.00 Uhr für Sportmaschinen:

„Vielleicht ist es im „Paket der Innverlegung“ möglich etwas in dieser Richtung einzubinden.“

Winter 2008/09: Flugbewegungen im Aufwärtstrend

Der Winterflugplan lässt es erahnen:

Die vom Flughafen veröffentlichten Flugbewegungszahlen für die Wochenenden lassen nicht darauf schließen, dass man dem medial groß aufbereiteten Aufsichtsratsbeschluss nachgekommen ist und diese „eingefroren“ hat. Die Anzahl der bisher angemeldeten Charter- und Linienflüge lässt einzig die Anrainer frösteln. Mit dem vom Tourismus heiß ersehnten Russencharter zu den orthodoxen Weihnachten, den Businessjets, Gipsbomben und sonstigem Bedarfsverkehr werden an so

manchen Samstagen die 200 Flugbewegungen überschritten werden.

Dies alles, obwohl Innsbruck an den Wintersamstagen und -sonntagen als koordinierter Flughafen ausgewiesen ist, mit einer vorgegebenen Slotzahl von 92 Flugbewegungen über 10 Stunden, bzw. 12 pro Stunde. Auf dem Boden dieser durch die EU vorgegebenen Rechtsicherheit wäre es für den Flughafen einfach, angefragte Slots, die diese Anzahl überschreiten nicht zu vergeben, bzw. den

Businessverkehr durch diese Deckelung zu kanalisieren und damit Starts und/oder Landungen im Minutentakt zu untersagen.

Man darf gespannt sein, ob der Umgang mit diesen Vorschriften ähnlich lässig passiert wie der mit der Betriebszeitenregelung oder ob man Rückgrat genug hat, sich im Sinne eines aktiven Anrainerschutzes nicht immer dem Druck der Tourismuswirtschaft und der Gewinnmaximierung zu beugen.



Im Minutentakt zu Dumpingpreisen in den Winterurlaub. Es wird geworben, was das Zeug hält. Ob um € 99.– Wien-Innsbruck-Wien incl. Schitageskarte, -ausrüstung und Hüttengutschein oder gar um € 56.– von Hamburg nach Innsbruck. Alles auf Kosten der Gesundheit der Anrainer



Pilotenschulung über bewohntem Gebiet

Aufgerüttelt durch Mitteilungen aus der Bevölkerung über An- bzw. Überflüge von Turboprops der Welcome Air mit nur einem normal laufenden Propeller stellte die Anrainer-schutzgemeinschaft an den Flughafen Innsbruck die Anfrage, um welche Art Flugmanöver es sich hier handelt und erhielt folgende Antwort:



„Bei dem Flug hat es sich laut Herrn Ringler um einen sogenannten "Check-Flug" gehandelt, bei dem Piloten im Rahmen ihrer Ausbildung auch

Flugmanöver mit einseitig reduziertem Schub üben müssen. Das 2. Triebwerk wird aber in keinem Fall ausgeschaltet, sondern lediglich die Leistung reduziert.“

Im Sinne der Anrainer ist eine Abklärung, ob die Welcome Air ihre Pilotenschulungsflüge über den Köpfen der Bevölkerung durchführen muss und warum diese Manöver nicht wie bei anderen Flugunternehmen an einem Flight-Simulator geübt werden können, unbedingt erforderlich.

Betriebsleiter Pernetta stellte Gesprächstermine mit den beiden für diese Anliegen direkt zuständigen Herren Mag. Ringler von Welcome Air und Ing. Wieser als Leiter der Flugsicherungsstelle Innsbruck in Aussicht.

Bis Drucklegung erfolgte aufgrund des Flughafenfestes und der Notfallübung leider keine Terminvereinbarung. Wir werden jedoch weiter am Ball bleiben, da diese Frage sicher geklärt werden muss. Es darf nicht sein, dass das Sicherheitsbewusstsein des Flughafens endet, sobald es Anrainerinteressen berührt.

Mit Ende August beendete DI Albert Rinner sein Dienstverhältnis mit dem Land Tirol. Seit 1991 war DI Rinner u.a. zuständig für die Auswertung der Aufzeichnung der drei Fluglärmmessstellen. Seine Integrität, Geradlinigkeit und Zuverlässigkeit verdienen Hochachtung und unseren Dank. Wir wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.

Hubschrauber – Flugplatz

Wie bekannt befinden sich das ÖAMTC-Hubschrauber-Wartungszentrum, wie auch die Flugeinsatzstelle des Bundesministeriums außerhalb des Innsbrucker Flugplatzgeländes. Sie stellen somit einen eigenen Flughafen dar mit der Konsequenz, dass die von dort aus stattfindenden Flugbewegungen nicht in die Auswertungen der Lärmessstellen als solche einfließen sondern dem Umgebungslärm zugeordnet

werden. Dadurch unterstützen sie die Argumentation des Flughafens, der Fluglärm übersteige den Umgebungslärm nur in geringem Maß. Im ersten Halbjahr 2008 meldete allein das Innenministerium 730 Hubschrauberflugbewegungen, vom ÖAMTC erhielten wir die Auskunft, dass



allein für 14 Hubschrauberwartung 84 Starts und Landungen erforderlich waren. Durch die besondere Lage des Wartungszentrums sind unter Einhaltung der Vorschriften für eine Wartung mindestens 4 Flugbewegungen erforderlich. Die Anzahl der Hubschrauberflugbewegungen gesamt wurde und nicht bekannt gegeben..

Jeder Lärm, der außerhalb der Start- und Landegeräusche vom Flughafen ausgeht, wird dem Umgebungslärm zugeordnet. Das sind u.a. Befahren des Taxaways, Rangieren, Warten auf Abflugfreigabe, Probeläufe, Overshoots, Low Passes, Hilfstriebwerke, etc.

An – und Abflugverhalten: östliche Stadtteile lauter

So gehen Prognosen davon aus, dass im Jahr 2025 etwa 60% der europäischen Flughäfen jenseits ihrer Kapazitätsgrenze operieren müssen

TU Darmstadt

Nicht nur die unmittelbaren Flughafenrainer, ganz Innsbruck hat es bemerkt: das An- und Abflugverhalten der Maschinen zum und vom Innsbrucker Flughafen hat sich geändert und somit auch die Lärmsituation. Dieses flachere An- und Abfliegen ist sicher nicht zuletzt auf die gestiegenen Spritpreise zurück zu führen. Meldungen aus den östlichen

Stadtteilen aber auch von den unmittelbaren Flughafenrainern über die verschlechterte Lärmsituation erreichten uns den ganzen Sommer über. Außer der Mitteilung, dass die Steigprofile in Innsbruck nicht geändert wurden und sich die Piloten sowohl bei Starts wie auch Landungen innerhalb der – großzügigen – Toleranzen bewegten, konnten wir von

den Verantwortlichen keinerlei Stellungnahme bekommen. Dies obwohl durch das Multilaterationsverfahren jede Flugbewegung nachvollziehbar ist. Wären die Beobachtungen der Innsbrucker falsch, hätte man hiezu sicher Stellung genommen. Es ist hoch an der Zeit, dass für Innsbruck lärmarme An- und Abflugverfahren vorgeschrieben werden.

Im Steigflug in die Klimakatastrophe?

??????????????

Der Flughafen Innsbruck

- Ist ein Regionalflughafen und wird immer ein Regionalflughafen bleiben.
- soll den Bedarf am Luftverkehr für unsere Region und für unser Land abdecken
- ist zum Wohl der Innsbrucker und Tiroler vorhanden

Reinhold Falch

??????????????

Ein Flug von Wien zur spanischen Stadt Malaga hin und retour (4258 km) erzeugt ca. 1000 kg CO₂ pro Kopf. Um die gleiche Menge CO₂ freizusetzen, müssten mit einem Kleinwagen ca. 6500 km gefahren werden. Auch wenn Flugzeuge ein Massentransportmittel sind, so ist der CO₂ Verbrauch pro Kopf höher als beim Autofahren. Immerhin tankt ein Flugzeug im Durchschnitt bis zu 150.000 Liter Treibstoff pro Flug und zahlt dafür keine Kerosinsteuer. Das Flugzeug ist der klimaverträglichste Massenver-

kehrsträger, weil die Flugzeugabgase das Klima wegen der auftretenden weiteren Emissionsprodukte (Stickoxide, Kondensstreifen, Aerosole) zwei bis viermal so stark erwärmen wie die CO₂-Emissionen alleine. Der Wasserdampf zum Beispiel fördert den Treibhauseffekt massiv. In Flughöhe wirken zudem die Emissionen stärker als in Bodennähe. Und genau dieser Verkehrsträger weist mit Abstand die höchsten Zuwachsraten auf, national wie



auch international. Weltweit wird eine Verdoppelung des Luftverkehrs bis 2015 gegenüber 1995 erwartet. Im moderaten Szenario versechsfacht sich die Verkehrsleistung im Luftverkehr bis 2050. Die Zahl der Billigflieger ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Immer mehr Menschen nutzen das Flugzeug für Urlaub und Geschäftsreisen. Unser Mobilitätsverhalten fördert aber den Treibhauseffekt und unterstützt die globale Erwärmung.

EU einigt sich auf Luftfahrt-Emissionhandel

Der mittlere Fall im Flugverkehr (mittlere Flugdistanz, mittlerer Aufschlagsfaktor) entspricht mit einem CO₂-Äquivalent von rd. 9,3 t der Verbrennung von rd. 3200 Liter Heizöl (einschl. der zugehörigen Vorkette zur Energiebereitstellung) – eine große, aber zweifellos vorstellbare Menge

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie: Luftverkehrsstudie 2007

Da lacht das Herz der Billigflieger:

Bis 2012 darf für "nothing" weiter gejetet werden was der Luftraum hergibt. Erst ab 2012 wird der Luftverkehr seinen Beitrag zum Klimaschutz erbringen müssen. Nach monatelangen Debatten hat sich die EU auf einen Kompromiss für mehr Klimaschutz im Luftverkehr geeinigt. Und wie das mit Kompromissen so ist: Die ursprünglichen Ziele der EU Klimapolitiker wurden deutlich verfehlt. Sie hatten



um ein Mehrfaches höher gelegen. Europäischer Rat, Parlament und die EU-Kommission einigten sich auf folgendes: Ab 2012 gilt auch für den Flugverkehr der Emissionhandel, der für die Industrie schon seit 2005 gilt. Zunächst soll die Emissionsobergrenze bei 97% des Durchschnitts der Jahre 2004 bis 2006 liegen. Das bedeutet: Die Fluglinien müssen dann ihren Ausstoß um 3% gegenüber dem Jahresdurchschnitt von 2004 bis 2006 senken. Ab 2013 ist eine

Absenkung des Emissionsniveaus auf 95% vorgesehen. Allerdings erhalten die Fluglinien 85% der Zertifikate kostenlos: Der Leidensdruck auf die Airlines wird also beschränkt bleiben. Zudem ist unklar, wo die Zertifikate des Luftverkehrs gehandelt werden. In der Atmosphäre ausgestoßenes Kohlendioxid ist dreimal so klimaschädlich, wie ernahe produziertes. Deshalb müsste ein wirksamer Emissionshandel für den Flugverkehr auch einen eigenen Börsenplatz haben - er dürfte nicht mit den derzeit gehandelten vermischbar sein.

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