



AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 2/2009

Ausgabe Nr.7

Antrag auf Lärmschutz im Gemeinderat

StR. Peer:

Würde die Stadt jetzt Lärmschutzfenster fördern, müssten diese mit Landesförderungen gegen verrechnet werden

Förderungsrichtlinie des Landes:

Förderungen anderer Stellen werden bei der Berechnung der förderbaren Kosten förderungsmindernd berücksichtigt, es sei denn, diese Förderungen werden bewusst als zusätzliche Förderung gewährt.

Wenn also eine Förderung durch dritte - egal ob Stadt, Gemeinde, Bund oder Flughafen als Zusatzförderung deklariert ist, dann senkt das nicht die Landesförderung.

Bei der **Gemeinderatssitzung am 26.02.2009** wurde der **Antrag** von StRin Uschi Schwarzl betreffend **bauseitigen Lärmschutz** für Flughafenanrainer **mehrheitlich** - mit 4 Gegenstimmen von „Liberales Innsbruck“ und „Liste Federspiel“ - **angenommen und dem Stadtssenat zur selbstständigen Erledigung zugewiesen.**

Erschreckend für den Zuhörer war wieder einmal die vorherrschende Interesslosigkeit und Unwissenheit mancher Gemeinderäte, die sie teilweise sogar durch laute Zwischenrufe bewiesen.

Anders **VizeBM Sprenger**, der auf seinen Antrag aus dem Jahr 2004 verwies und seine Zustimmung ankündigte.

Bemerkenswert die **Rolle der SPÖ** in der Person von Umweltstadtrat Peer, der eine Sitzungsunterbrechung verlangte, um – wie sich für die Beobachter der Eindruck erweckte – die Koalitionsparteien „Für Innsbruck“, ÖVP

und SPÖ auf eine Ablehnung der Antrages einzustimmen.

Zum Antrag selbst hat er festgestellt: „Geschichte trifft Zukunft“, er werde aber nicht in einen Wissenswettkampf eintreten und hat wieder einmal in seiner Zitatensammlung gekramt und bei Goethe etwas Passendes gefunden: „Erfolg hat drei Buchstaben: TUN“. Recht hat er, tun soll er etwas!

Auf die Aussage von **GR Kogler** von der Fraktion „Liberales Innsbruck“, wonach viele Menschen extra den Flughafen aufsuchten, um den Flugzeugen beim Starten und Landen zuzuschauen, um mit den Geräuschen die Erinnerung an den eigenen Urlaub zurückzurufen, zeigte BM Hilde Zach Verständnis für die Anrainer und fand klare Worte: „**Es sind nicht nur die, die fliegen und Flugzeuge schauen, sondern auch alle, die dort wohnen, wichtig. Samstag und Sonntag ist der Charterverkehr in-**

tensiv. Es gibt Vorteile aber auch Belastungen durch den Flughafen. Das Ganze muss finanziert werden. Billiger ist noch nichts geworden.“ Sie will auch das Land Tirol als Nutznießer in die Pflicht nehmen. Seither haben wir noch nichts Konkretes gehört. **Es wurden Stellungnahmen von der Tiroler Flughafen-Betriebsgesellschaft und dem Umwelreferat eingefordert. Beide stehen noch aus.** Weiters soll geklärt werden, ob Förderung zum Lärmschutz mit der Wohnbauförderung gegen verrechnet werden müssten. Die Arbeit im Stadtssenat ist jedenfalls von diesen Ergebnissen abhängig.

Die AIA wird das weitere Vorgehen genau beobachten und entsprechend reagieren.

Der Antrag in seiner vollständigen Form inklusive Begründung kann auf unserer Homepage www.aia-tirol.at nachgelesen werden.

Begrüßungsfest

**Sonntag, 17. Mai 2009
Zwischen Jugendzentrum und den neuen Häusern am Lohbach**

Am 17. Mai 2009, 10 bis 17 Uhr, findet ein von der ARGE Hötting-West (Zusammenschluss aller im Stadtteil arbeitenden Vereine) organi-

siertes Willkommensfest für die neuen Bewohner der Wohnungen „Lohbach II“ statt. Auch wir von der AIA werden daran teilnehmen

und mit einem Stand vertreten sein. Nützen Sie die Gelegenheit, dort mit uns über Ihre flughafenbedingten Sorgen zu diskutieren.

Die Verantwortung eines Unternehmens und seiner Geschäftsführung

Lärm in Internet

Enorm verspätet kann man nun endlich Einschau nehmen in die unter www.umgebungslaerm.at veröffentlichten Lärmkarten. Gut, dass es damit endlich objektive Informationen zur Lärmbelastung gibt, doch die ebenda veröffentlichten Aktionspläne zur Lärminderung zeigen auch schonungslos, wie sehr es der Verkehrslärmpolitik in Österreich an Ernsthaftigkeit und Zielgerichtetheit fehlt. Nicht einmal das Minimum, das die EU vorschreibt, findet man. Die geforderte Auswertung der Lärmkarten fehlt: Wo sind die Problemgebiete, wie viele Menschen sind besonders betroffen? Welche Prioritäten gelten für die nächsten fünf Jahre? Nichts findet sich in den behördlichen Strategien, eher überwiegend Allgemeinplätze, die man auch ohne Lärmkarten hätte zusammenstellen können. Pläne, die kein Ziel nennen, sind nicht nur unprofessionell, sondern zeigen, dass die Politik offenkundig kein erklärtes Ziel hat. Dass auch die von der EU gewollte Beteiligung der Öffentlichkeit nicht umgesetzt wird, ist nur konsequent.

Einen Betrieb gut zu führen heißt nicht nur, dass die Zahlen stimmen müssen. Die Verantwortung ist wesentlich weitreichender.

Im speziellen Fall des Unternehmens Flughafen hat dessen Leitung im Laufe der Jahre unter der Bezeichnung „Sicherheit“ eine ganze Reihe von Ausbaumaßnahmen durchgeführt.

Nur eine davon ist die Innverlegung, für die wir auch als Steuerzahler in die Tasche greifen müssen, weil man einen adäquaten Weg der Mitfinanzierung durch den Bund gefunden hat, indem man diese **Flughafen-Maßnahme als „Hochwasserschutz“** deklariert. Dabei muss immer wieder betont werden, dass es dank des Einsatzes der AnrainerInnen und der Grünen gelungen ist, die ursprünglich vom Flughafen gewünschte, exorbitant teure Maximalvariante zu verhindern.

Hinterfragen wir in diesem Zusammenhang doch einmal den Begriff „Sicherheit“.

Neben der Vereinfachung der technischen Abwicklung des Flugverkehrs geht es wohl vor allem um die Passagiere und die Crew. Es geht um deren Sicherheit, oder anders ausgedrückt, es geht um deren Gesundheit. Damit sind wir am springenden Punkt angelangt: **Wenn Sicherheit und Gesundheit so wichtige Vorga-**

ben sind, wenn es sich um den Flugverkehr handelt, warum werden dieselben Kriterien dann nicht auch für die AnrainerInnen angelegt?

Welche Maßnahmen setzt denn der Flughafen für die Sicherheit=Gesundheit der Wohnbevölkerung in seiner Nachbarschaft?

Reduziert er die Flugbewegungen? Nein! Reduziert er den Lärm? Nein!

Er drückt und windet sich mit allen möglichen fadenscheinigen Argumenten und **hat bis heute nicht einen einzigen Cent für den höchst fälligen und international üblichen Lärmschutz ausgegeben, er hat ihn nicht einmal angeboten.**

Ganz im Gegenteil: er sträubt sich mit Händen und Füßen. Dabei wäre es das Mindeste, zur Minderung der durch den Flugverkehr entstehenden Belastungen wenigstens Lärmschutzmaßnahmen zu finanzieren.

Aber man spricht von Vorreiterrolle und lärmabhängigen Gebühren, die großzügig den Airlines gutgeschrieben werden.

Die Flughafen-Leitung hat sich's gerichtet. Sie sieht ihre einzige Aufgabe offenbar nur in der Gewinnmaximierung.

Die Sicherheit=Gesundheit der betroffenen Wohnbevölkerung hat sie in Wirklich-

keit nie interessiert.

Man hat zwar getan als ob und damit auch die Politik an der Nase herum geführt. Sie hat der Flughafen-Leitung blind vertraut, leider zum Schaden der Betroffenen.

Wie die Stadtführung mit dem neuerlichen Vorstoß in Sachen Lärmschutz und Finanzierung durch den Flughafen als Verursacher umgehen wird, wird die Nagelprobe dafür sein, wer im öffentlichen Unternehmen Flughafen das Sagen hat:

Stadt, Land und Kommunalbetriebe als Eigentümer oder die Geschäftsführung.

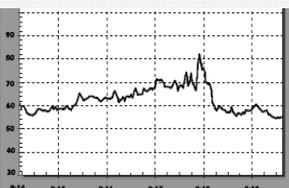
Top-Manager – die gibt es. Sie verfügen heute über ganz andere Fähigkeiten als das bloße Beschaffen und Präsentieren von akzeptablen Zahlen.

Top-Manager, besonders von umweltrelevanten Unternehmen, wie es auch der Flughafen zweifellos ist, wissen ganz genau, dass auch der Mensch – und dazu gehört auch der Betriebsnachbar – eine wichtige Rolle spielt.

Beim Innsbrucker Flughafen bestehen hier riesige Kommunikations- und Handlungsdefizite. **Diese zu beseitigen ist Aufgaben der Politik als Eigentümer. Beim jetzigen Flughafendirektor aber vor allem bei der Auswahl seiner Nachfolge in absehbarer Zeit.**

Triebwerkslaufstand als zusätzliche Einnahmequelle

Messung Kranebitten



Probelauf mit Maximalpegel von 83 dB

Der ursprünglich als Hilfsbetrieb errichtete und als solcher genehmigte Triebwerkslaufstand mit der Einschränkung auf die Flotte der in Innsbruck ansässigen Tyrolean Airways entwickelt sich immer mehr als lukratives Geschäft für die Flughafen BetriebsGmbH.

Um eine bessere Auslastung zu erreichen, schließt man vermehrt Wartungsverträge mit außerösterreichischen

Fluggesellschaften ab, wie z. B.



derzeit mit der Luxair.

Dies im Wissen, dass der Triebwerkslaufstand in keiner Weise den Anforderungen einer Emissionsminderung

entspricht und im Wohngebiet Immissionswerte von über 80 dB verursacht. Dies oft - mit Unterbrechungen - über Stunden, wie z. B. am 9. 4. 09.

Man nutzt auf Kosten der Gesundheit der Bevölkerung schamlos den Umstand aus, dass hier das Geweberecht keine Anwendung findet und es sich lt. Aussagen des Ministeriums auch im Nachbarschaftsrecht um eine „Grauzone“ handelt.

Falch will Airlines unterstützen

In der Ausgabe des Standard vom 09.03.2009 äußert sich Flughafendirektor Falch zur Situation der Regionalflughäfen wie folgt:

"Die Geschäftspolitik strikter Landegebühren hat in der Hochkonjunktur funktioniert. Somit war es relativ leicht, diese Politik erfolgreich zu vertreten. Doch nun müssten krisenbedingt neue Tarifmodelle überlegt werden, ohne dabei mit der EU-Wettbewerbsbehörde in Konflikt zu geraten".

Im Gegensatz zu den restlichen Flughäfen in Österreich, die Passagierrückgänge bis zu 25% zu verzeichnen haben, macht sich ausgerechnet der Flughafendirektor von Innsbruck mit einem Umsatzplus im Jahr 2008 wie auch im Jänner 2009 Sorgen um die Gewinn- und Verlustrechnung der Airlines:

„Es müssen unkonventionelle Maßnahmen gesetzt werden, um Fluglinien zu halten“, meint Reinhold Falch.

Wäre man im Überlegen von Anrainerschutz nur annähernd so ideenreich, wäre die Finanzierung von bauseitigem Lärmschutzmaßnahmen schon längst Realität.

Doch scheint sich das Verantwortungsbewusstsein nur auf die Gewinne der Airlines – und somit die des Flughafens – zu beschränken. Aus den Aussagen geht klar hervor, dass der Flughafen über ein ausreichendes Portefeuille für unerwartete Ausgaben verfügt.

Wie sonst käme es zu dem Offert:

„Reiseveranstalter könnte eine Risikobeteiligung offeriert werden: Ist ein Flug ungenügend ausgelastet, soll sich der Support am Auslastungsgrad orientieren. Je geringer die Auslastung, desto höher der Support“.

Die Behauptung, die Finanzierung bauseitigen Lärmschutzes für Anrainer durch den Flughafen wären seinem Ruin gleichzusetzen, wird hiermit Lügen gestraft. Sie demonstriert vielmehr, dass von Flughafeneseite nicht das geringste Bestreben besteht, die betreffenden Anrainer zu entlasten.

Der Auftrag der Anrainer geht somit klar an die Politik, auch auf Basis dieser Aussagen Falchs endlich für ein Gleichgewicht in der Behandlung von Gewinnern und Verlierern des Innsbrucker Flughafens zu sorgen und an der Umsetzung der Anträge auf Lärmschutzmaßnahmen im Stadtsenat entsprechend rasch und effektiv zu arbeiten.

Die Behauptung, die Finanzierung bauseitigen Lärmschutzes für Anrainer durch den Flughafen wären seinem Ruin gleichzusetzen, wird hiermit Lügen gestraft. Sie demonstriert vielmehr, dass von Flughafeneseite nicht das geringste Bestreben besteht, die betreffenden Anrainer zu entlasten.

O'Leary, Ryan Air:
„Innsbruck wäre für uns sehr interessant. Aber dann müsste der Flughafen bei den Gebühren gleich 80 Prozent Discount geben.“

Dir, Falch:
„Wir brauchen nicht wie Sekundärflughäfen Verkehr zuzukaufen und sind gesund. Daher haben wir keinen Grund, unsere Preise zu verschleiern oder uns auf ultimative Sonderkonditionen einzulassen.“

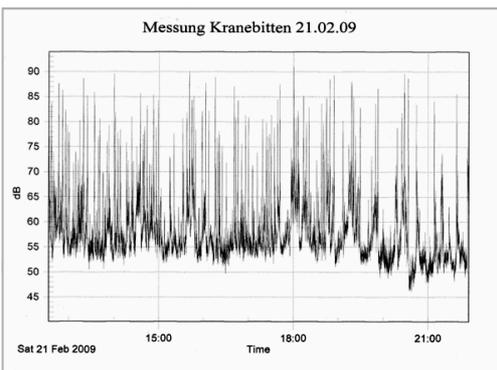


Lärmessdaten

Wie bereits mehrmals erwähnt, sind die Aufzeichnungen der Fluglärm-Messstellen des Landes seit Juni 2008 nicht verfügbar. **In Gesprächen mit der Abteilung Emissionen Sicherheitstechnik Anlagen des Landes – ESA – erklärte der für die Betreuung der Fluglärmessanlage zuständige Dipl.-HTL-Ing. Christoph Lechner, dass mit Hochdruck an einer kompletten Umstrukturierung der Datenaufbereitung gearbeitet wird.**

Man will die aufgezeichneten Lärmpegel direkt mit den Radardaten korrelieren und damit unabhängig werden von den Kladden der Austro Control. Detaillierte Auswertungen einzelner Flugereignisse sind im Moment leider nur für Einzelbewegungen möglich. **Das bisher der AIA vorliegende Material überzeugt nicht nur durch seine Genauigkeit. Die gemessenen Werte werden visualisiert und somit kann das Flugeignis sowohl zeitlich wie auch in der Lärmentwicklung genau nachvollzogen werden.** Um dies auf auch für die Gesamtbewegungen umzusetzen, ist man mit der Herstellerfirma der Messgeräte Brüel & Kjaer in ständigem Kontakt bezüglich der Entwicklung einer entsprechenden Software, die auf Basis der Daten des Multilaterationsverfahrens die entsprechenden Werte zusammen führt.

Diese Art der Aufzeichnung wurde von der AIA bereits über Jahre hinweg immer wieder gefordert. Leider scheiterte man bisher in Innsbruck an den nur nach einer Richtung erfassten Radardaten.



Durch den Einsatz der Landesabteilung und nicht zuletzt durch die Überzeugungsarbeit von Dipl.-HTL-Ing. Lechner gegenüber Politik und Flughafen scheint nun eine zeitgemäße und effiziente Datenerfassung und –veröffentlichung möglich zu werden.

Wir hoffen, dass nach Abklärung der Finanzierung die Auswertung der Aufzeichnungen ohne weitere Verzögerung vorgenommen wird. Besonders die Daten des Wintercharters 2008/09 sind unverzichtbar, **denn die von uns selbst gemessenen Charter-Weekenden sprechen klare Worte.**



**Eurofighter 01.04.09
Messstelle Allerheiligen
104 dB**

**Samstag 21.2.09
Beispiel
Messung Lohbachweg:
14:05 Start Völs 89.4dB
14:07 Start Völs 96.9dB
14:57 Start Stadt 92.9dB
14:58 Start Völs 92.2dB**

**Beispiel
Messung Kranebitten:
13:19 88,8 dB
13:24 85,5 dB
13:33 85,9 dB
13:59 89,6 dB
15:41 90,2 dB
16:02 87,7 dB
16:14 89 dB**

Eurofighter im Anflug

Rechnungshof-Bericht belegt:

Die Betriebskosten für die 15 Eurofighter explodieren.

Bis 2013 werden sie sich verdoppeln.

Ab dann müssen mindestens 100 Millionen Euro pro Jahr für insgesamt 1.500 Flugstunden aufgewendet werden.

Pro Flugstunde Luftraumüberwachung werden im Schnitt über 66.600 Euro verbrannt.

Bisher hat der Bund für die Betriebskosten nur einen Kostenersatz von 32 Millionen Euro pro Jahr geleistet.

Am 16. März und 1. April wurde den Einwohnern von Innsbruck ein Lärmerlebnis der besonderen Art zuteil.

Minutenlange Flugshows der Eurofighter mit Maximalpegeln von weit über 100 dB im entsprechenden Frequenzbereich überschritten in weiten Teilen der Stadt die aurale Schmerzgrenze.

Die Besorgnis in der Bevölkerung ist groß, dass nunmehr der Innsbrucker Flughafen

häufiger angeflogen wird, und die bisherigen Touch-and-Goes nur Übungen zu geplanten Landungen/Stationierungen(?) waren.

Auch in den Medien wurden dahingehende Spekulationen

kolportiert.

Die Abwägung der Notwendigkeit von Innsbrucker Anflügen mit dem Nutzen für die Landesverteidigung im Vergleich zur Gesundheitsgefährdung der Bevöl-



solche Schallereignisse auf Grund der besonderen Schallausbreitung und – reflexion bedingt durch die Topografie und Lage des Innsbrucker Flughafens für die Bevölkerung weit mehr belastend sind als in der Ebene.

Wir fordern daher, dass künftig von Eurofighter-Einsätzen im Stadtgebiet von Innsbruck, die nicht dem Abwenden einer direkten Gefahr für die Sicherheit des Landes dienen, Abstand genommen wird.

Jeder Flug über 100 dB ist für die durch den derzeitigen Flugverkehr ohnehin schon in ihrer Lebensqualität und Gesundheit massiv beeinträchtigte Bevölkerung ein zügelloses.

kerung liegt in der Verantwortung der Politik.

In einem entsprechenden Schreiben an Minister Darabos, Landeshauptmann Platter und Bürgermeisterin Zacharias auf die AIA darauf hin, dass

Flughafenumweltforum in neuer Definition

Es liegt an jedem einzelnen Lärm zu vermeiden, aber es ist auch wichtig, dass sich in der Bevölkerung immer mehr Stimmen erheben, die signalisieren: **!!!! ES REICHT !!!!** Diese Stimmen müssen den Verkehrslärm übertönen und bis in die Gehirne der Politiker dringen, damit diese endlich der Narrenfreiheit der Lärmverursacher ein Ende setzen.

Im letzten Flughafenmagazin DESTINATION wurden die Agenden des Flughafen Umweltforums auch nach außen hin klar definiert.

Umwelt- und Gesundheitsfragen sind offensichtlich auf einen Nebenschauplatz dirigiert worden.

Als Hauptthemen für die Zukunft nennt man die **bodenseitige Verkehrsanbindung und die Barrierefreiheit des Flughafens**. Eine wichtige Frage für die Menschen mit Behinde-

rung oder Gipsbomberpassagiere im winterlichen Charterverkehr. Nicht aber der eigentliche und Gründungszweck des **UMWELT-Forums** als Ort des Gespräches und der Diskussion zwischen Politik, Flughafen, Verwaltung und Anrainer, um eine Bewusstseinsbildung für die auch negativen Auswirkungen des Flughafenbetriebes zu erreichen und dadurch gemeinsam Problemlösungen zu finden. **Es ist schade, dass die**

ursprüngliche Intention dieses Forums verworfen wurde zu Gunsten eines Streichelzoos zur Demonstration der gegenseitigen Ungefährlichkeit. Man kann jedoch den Verlust von Lebensqualität und Gesundheit weder wegreden noch wegstreicheln.

Umso ernster wird die AIA den Auftrag ihrer Mitglieder nehmen, diese Interessen gegenüber Politik und Flughafen vehement zu vertreten.

Vielen Dank

Es ist im ganzen nicht zu glauben, wie erfindarisch die Menschen sind, um Entscheidungen aus dem Weg zu gehen. Sören Kierkegaard

allen Mitgliedern, die bisher bereits den Mitgliedsbeitrag für das Jahr 2009 überwiesen haben und vor allem jenen, die sich im Laufe des Jahres immer wieder zu aktiver Mitarbeit bei uns zur Verfügung gestellt ha-

ben. **Auch für die vielen Rückmeldungen, schriftlich und telefonisch, die uns immer wieder neu motivieren, bedanken wir uns herzlich.**

All jene, die in der Hektik des Alltags auf die Überweisung

bisher vergessen haben, bitten wir, beim nächsten Bankbesuch an uns zu denken:

BAWAG Innsbruck, BLZ. 14000, Kto.Nr. 66810-063-492

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