



AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 3/2009

Ausgabe Nr.8

Eurofighter in Innsbruck

Aus dem Schreiben der AIA an Minister Darabos:

Minutenlange Lärmereignisse mit Maximalpegeln von über 100 dB im Frequenzbereich der Eurofighter überschreiten in weiten Teilen der Stadt die aurale Schmerzgrenze.

Die Abwägung der Notwendigkeit dieser Innsbruck-Anflüge mit dem Nutzen für die Landesverteidigung im Vergleich zur Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung liegt in Ihrer Verantwortung.

Von Eurofighter-Einsätzen im Stadtgebiet von Innsbruck, die nicht dem Abwenden einer direkten Gefahr für die Sicherheit des Landes dienen, muss daher künftig Abstand genommen werden.

Jeder Flug über 100 dB ist für die durch den derzeitigen Flugverkehr ohnehin schon in ihrer Lebensqualität massiv beeinträchtigte Bevölkerung einer zu viel.

Es ist Lärm der schlimmsten Art. Der Körper reagiert mit Stress und Abwehrhaltung: **die Landesverteidigung hat Innsbruck offensichtlich als einen ihrer Lieblingsspielplätze für Eurofighter-Trainingsflüge entdeckt.**

Sie fliegen ungeniert weiter trotz eines Schreibens der AIA im April d. J. mit der Bitte, bei Abfangjäger-Manövern am und um den Innsbrucker Flughafen die besondere Lage und entsprechende Lärmbreitung zu berücksichtigen und daher diese Flüge mit der größtmöglichen Rücksichtnahme auf die Bevölkerung zu planen, bzw. von Eurofighter-Einsätzen im Stadtgebiet von Innsbruck künftig Abstand zu nehmen sofern diese nicht dem Abwenden einer direkten Gefahr für die Sicherheit des Landes dienen.

In der Antwort vom 19. Juni 2009 stellt das Verteidigungsministerium zwar das von uns geschilderte Ausmaß der Lärmentwicklung infrage, hält aber immerhin fest: „..... Zu Ihren Äußerungen darf allgemein angemerkt werden, dass es natürlich nicht im Interesse des Österreichischen Bundesheeres liegt, dass sich Mitbürger/innen durch Aktivitäten des Bundesheeres massiv in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt

fühlen. Daher sind unsere Piloten angehalten, ihre Aufträge bei größtmöglicher Rücksichtnahme auf Bewohner und Umwelt durchzuführen..... Diese Flüge dienen keinesfalls ausschließlich dem Eigennutzen der Landesverteidigung sondern vielmehr zum Schutze der Bevölkerung. Aus diesem Grunde darf auf eine fallweise Beflie-



gung von Zivilflugplätzen nicht verzichtet werden“.

Von fallweise kann nach den vermehrten August-Besuchen wohl kaum mehr die Rede sein und von Rücksichtnahme ist bei diesen Manövern mit fast senkrechtem Aufsteigen nach einem Touch and Go in bester Piloten-Machomanier nichts zu merken. Auch nicht nachvollziehbar ist die zusätzliche Lärmerregung durch eine regelmäßige Begleitung von einer Saab 105. Man spricht hier von der Notwendigkeit der Bereitstellung eines Technikers, der im Landungsfall den Bremsfallschirm des Eurofighters wieder falten müsste. Die Flug-

manöver erwecken jedoch eher den Eindruck als säße in der Saab ein Fotograf, der den Eurofighter möglichst spektakulär mit alpiner Hintergrundkulisse vor die Linse bringen will.

So oder so, sowohl vom Lärm als auch von den Kosten her ein Irrsinn. Genauso wie diese Touch and Go Manöver mit voller Bewaffnung mitten im besiedelten Gebiet. Auch der Bitte um Auskunft ob eine Stationierung von Eurofightern in Innsbruck angedacht ist, ist man trotz einer zweiten Nachfrage bis heute nicht nachgekommen.

Unsere Aufforderung geht daher an die politisch Verantwortlichen der Stadt, hier dem Vorbild vieler Gemeinden zu folgen und an das Verteidigungsministerium heran zu treten, um klar zum Ausdruck zu bringen, dass man seine Verantwortung gegenüber der Gesundheit und Lebensqualität der Bürger ernst nimmt und daher fordert, in Hinblick von derartigen „Besuchen“ Abstand zu nehmen.

Auch eine klare Position der Ablehnung jedweder – auch zeitlich befristeter – Stationierung von Abfangjägern in Innsbruck muss hier eingenommen werden.

Flughafen-Umwelt-Forum – ein Geheimbund?

Wesentliches Kriterium von Geheimbünden ist auch heute noch das (eventuell nur vorgebliche) Vorhandensein von Kenntnissen, die nur innerhalb des Geheimbundes weitergegeben werden.

Wikipedia

Es reicht!

Auch die für den Wintercharter 2009/10 angekündigten Flugbewegungen lassen auf keine Erleichterung hoffen. Jedes weitere Hinauszögern von Fluglärmenschutzmaßnahmen ist grob fahrlässig!



Diese Schlussfolgerung drängt sich unwillkürlich auf, wenn man erfahren will, worüber dort gesprochen wird.

Die „Wortprotokolle“ bekommen nur die Forumsmitglieder. **Dies, obwohl in dieses Gremium hochoffiziell Politiker und Beamte aus Stadt und Land entsendet werden** und Dipl.-HTL-Ing. Peer in seiner Funktion als Umweltstadtrat den Vorsitz führt.

Schauen wir uns dieses Forum doch einmal an: Vor mehr als 12 Jahren gegründet als Dialog- und Lösungsforum betreffend die Auswirkungen des Flughafenbetriebes auf die Bevölkerung, wurde es 10 Jahre von VBM Sprenger als Umweltstadtrat geleitet, und 2007 aufgrund geänderter politischer Ressortverteilung der Vorsitz an StR. Peer übergeben. **Nach vielen mühsamen und oft frustrierenden Sitzungen, basierend auf dem Mauern des Flughafens gegenüber den Forderungen der Anrainer, kam es in der Sitzung im Mai 2007 zum Eklat.** Jene Anrainervertreter im Flughafen-Umweltforum (FLUF), die mit dem Mandat der Schutzgemeinschaft/AIA und großem Engagement und fachlichem Wissen in diesem Gremium mitgearbeitet hatten, sahen sich **wegen unzumutbarer Äußerungen des Flughafendirektors gezwun-**

gen, die Zusammenarbeit auszusetzen, um dem Flughafen die Gelegenheit zu geben, darüber nachzudenken, wie er mit den Bürgern umgeht. Sie wurde also entgegen den kolportierten Aussagen von den Anrainern nicht beendet. Weder der neue Vorsitzende Peer noch Flughafendirektor Falch unternahmen auch nur einen Schritt, diese Situation zu bereinigen. Man war sichtlich froh, diese lästigen, weil wissenden Bürger endlich los zu werden.

Auch sonst hat sich im FLUF einiges geändert. **Obwohl StR Peer nicht als Privatperson sondern als Umweltstadtrat und somit vom Steuerzahler bezahlt im FLUF den Vorsitz führt, ist es heute nicht mehr möglich, Einsicht in die Sitzungsprotokolle zu nehmen, geschweige denn, diese zu bekommen.**

Unsere diesbezügliche Anfrage bei Frau BMin Zach als Flughafen-Eigentümerversprecherin blieb bis heute unbeantwortet. **Selbst StRin Schwarzl als Stadtssenatsmitglied wurde die Herausgabe von StR Peer bisher verweigert,** da es sich um „Wortprotokolle“ handelt und er dafür die Zustimmung aller FLUF-Mitglieder einholen will/muss. Man stelle sich das vor!

Stadtrat Peer spricht davon, dass im FLUF die Richtlinien

für den Flughafen-Lärmschutz ausgearbeitet werden.

Hier stellt sich auch die Frage, welche Experten sind hier tätig? Wir wissen nur von einem. **Wenn Peer dann noch behauptet, mit dem FLUF sei man in Sachen Lärmschutz vor Aussetzen der Zusammenarbeit durch die AIA schon sehr weit gewesen, so sagt er schlicht und einfach die Unwahrheit.** Entsprochen doch sein Festhalten am Jahr 2013 für die Erstellung von Richtlinien zum Anrainerlärmschutz und seine Äußerung, er werde sich in seiner Amtsperiode nur ein Jahr mit dem Lärm befassen keinesfalls den Intentionen des Forums. Bauseitiger Lärmschutz war in Peer's Zeiten darüber hinaus überhaupt kein Thema.

Die von der Schutzgemeinschaft/AIA Beauftragten hatten im Flughafen-Umweltforum für den Schutz und die Lebensqualität der Bürger gearbeitet. **Die Protokolle der Vergangenheit waren selbstverständlich jederzeit jedermann zugänglich.** Es war und ist nicht unsere Aufgabe, Lobbying für den Flughafen zu betreiben. **Was macht das FLUF heute? Weiß man selbst, dass man sich von den Gründungsabsichten schon viel zu weit entfernt hat?** Weder die Bürger noch die Politiker sollen es erfahren.

Also doch ein Geheimbund?

Die Forderungen der AIA zur Erarbeitung von Richtlinien für Lärmschutzförderungen Fluglärm

Der Flughafen ist heute der einzige Verkehrsträger, der nicht für Lärmschutz aufkommt. Seine ablehnende Haltung verhindert u. a. den Autobahn-Lärmschutz der ASFINAG für Kranebitten

- ◆ **Lärmschutz rasch und nicht reduziert auf reinen Fluglärm sondern ausgeweitet auf Flughafenlärm. Der Bodenlärm ist ausnahmslos mit einzubeziehen, insbesondere Probeläufe und Wartungen**
- ◆ **Bedarfsanalyse anhand von Lärmkarten und Messungen (vorhandene und zukünftige)**
- ◆ **Gebietsweise Messungen und Bedarfsanalysen ab Wintercharter 2009/10**
- ◆ **Festsetzung von Schwellenwerten, die der Situation in Innsbruck Rechnung tragen, abseits der Forderungen der Bundes-LärmV, wie es EUweit bei fast allen Flughäfen gemacht wird**
- ◆ **Einbeziehung des Sydney-Modells**
- ◆ **Förderungen nachträglich auch für solche Objekte, bei denen bereits vor Inkrafttreten von Fluglärmförderungsrichtlinien Lärmschutz finanziert wurde, dann aber auch Anspruch auf Flughafenlärmschutz bestünde**
- ◆ **Finanzierung nach dem Verursacherprinzip**

Bauseitiger Lärmschutz

Behörde spricht von: „unisono mit dem Flughafen“

Nunmehr liegen die Stellungnahmen der Flughafen-Betriebsgesellschaft wie auch der Magistratsabteilungen III – Verkehrsplanung, Umwelt - und der Magistratsabteilung I – Allgemeine Verwaltungsdienste - zu dem von StRin Schwarzl eingebrachten Gemeinderatsantrag für immissionsseitige Lärmschutzmaßnahmen für Flughafenrainer vor.

Wie nicht anders erwartet, tut der Flughafen weiterhin nichts, sondern bleibt seiner Linie treu und verweist auf das Bundesumgebungslärmschutzgesetz, das für Ballungsräume Lärmkarten erst 2012 bzw. Aktionspläne für Juli 2013 fordert.

Immerhin beachtenswert, dass die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen nicht grundsätzlich abgelehnt wird.

Wohl wissend, dass Aktionspläne im rechtlichen Sinn nicht verbindlich sind, also Lärmsanierungen im Bestand auch nicht verordnet werden können und prinzipiell nur auf freiwilliger Basis (Selbstbindung) umzusetzen sind. – Darum auch keine Zweckbindung der lärmabhängigen Landgebühren?!?

Ein besonderes Schmankerl liefern die beiden Magistratsabteilungen:

Sie teilen „unisono mit der Flughafen-Betriebsgesellschaft (TFG) mit, dass die Umsetzung von Richtlinien für immissionsseitige Lärmschutzmaßnahmen für FlughafenrainerInnen erst dann Sinn macht, wenn die laut Bundesumgebungslärmschutzgesetz vorgesehene Erstellung von Umgebungslärmkarten abgeschlossen ist. Erst dann kann der Kreis der Anspruchsberechtigten klar definiert werden.“ (Zitat).

Es ist schon bemerkenswert, eigentlich sogar ungeheuerlich, dass hier die Verwal-

tung unisono mit dem Flughafen spricht. Hat dieser doch primär Wirtschaftsinteressen wahr zu nehmen, die Verwaltung aber prinzipiell im Interesse der Bürger zu agieren.

In keiner Weise nach zu vollziehen ist die Aussage, dass Lärmschutz erst unter voller Ausnutzung gesetzlicher Fristen Sinn macht.

Lärmschutz macht Sinn, sobald sich dieser als notwendig herausstellt.

Dies ist in Innsbruck bereits seit langem der Fall.

Weiters impliziert DI Siegelle von der Umweltabteilung in seiner Stellungnahme (auch hier wieder der Diktion der TFG folgend), dass im Antrag auf Lärmschutz gewünscht wird, das Lärmschutzprogramm des Flughafens Wien für Innsbruck zu übernehmen.

Dies wird weder gefordert noch würde es irgendwie sinnvoll erscheinen. Unterscheidet sich doch der Flughafen Innsbruck nicht nur von der Lage, sondern auch von der Flugaufteilung her grundlegend von Wien.

Möglicherweise liegt dieses „Missverständnis“ darin, dass sich die Schwellenwerte für Lärmschutz in Wien weit unter den im Umgebungslärmschutzgesetz geforderten liegen?

Auch das Umweltamt der Stadt lehnt Lärmschutzmaßnahmen vom Grundsatz her nicht ab und geht teilweise sogar detailliert auf die Erarbeitung von Richtlinien ein.

So erkennt man die bestehenden Abweichungen des Ist-Zustandes zu dem im Jahr 2001 erstellten gerechneten Fluglärmkataster und stellt zur Ermittlung des Lärmschutzbedarfs fest:

Die Festlegung der von der Förderung betroffenen Gebiete erfolgt üblicherweise anhand der Überschreitung von definierten Lärmwerten.

Nachdem die Flugrouten für die Berechnungen zwangsläufig idealisiert angenommen werden müssen und bereits etwas höhere oder niedrigere Schallpegel eine nicht unmaßgebliche Veränderung der für die Förderung heranzuziehende Isolinie bewirken, wird sich zwangsläufig die Frage stellen, ob für die Beurteilung der Überschreitung neben den Berechnungen auch Messungen herangezogen werden sollen.

Aufgrund der hohen Schwankungsbreite der Einzelemissionen der Flugzeuge und den ändernden Bedingungen im Ausbreitungsweg vom Emissions- zum Immissionsort wird von einer Überprüfung der Förderungswürdigkeit mit Messung beim Förderungswerber jedenfalls abgeraten.

Man muss sich hier zu Recht die Frage stellen:

Wurde der Sinn von Lärmschutz überhaupt verstanden und will man seiner Verantwortung, die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen, nachkommen oder sieht man in der Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nur eine lästige Pflicht, die halt wiederum von der EU vorgeschrieben wurde?

Ist man in der Verwaltung schon so weit von den Bedürfnissen der Bevölkerung entfernt, dass man ganz offen erklärt: **Ja, die Messungen bestätigen, der Fluglärm, dem du ausgesetzt bist, ist gesundheitsgefährdend, aber unsere Rechnung sagt etwas anderes. Darum gibt es für dich keinen Lärmschutz!**

Als geeignetes Gremium für die Erarbeitung von Richtlinien für Lärmschutzmaßnahmen und der Erstellung eines Lärmschutzprogrammes sehen Flughafen und Verwaltung („unisono“) das Flughafen-Umweltforum.

Der Abänderungsantrag von StRin Schwarzl: „Der Stadtsenat weist den Antrag und die Stellungnahmen dem Umweltausschuss zu und ersucht diesen, noch heuer mit der Ausarbeitung der Schwellenwerte und der entsprechenden Lärmkartenerstellung zur Feststellung der Anspruchsberechtigten zu beginnen. Der Stadtsenat empfiehlt dem Umweltausschuss, dazu ein ExpertInnenegremium bestehend aus je einem Fraktionsmitglied im Umweltausschuss, Flughafen-Umweltforum, Anrainergemeinschaft Innsbruck Airport und Prof. Tiefenthaler zu installieren.“, wird nur von VBGM Sprenger mitgetragen und daher abgelehnt.

Man verzichtet also bewusst auf die Einbindung von Experten und Betroffenen und setzt auf Zeit.

Wie es ausschaut, auf den Sankt Nimmerleinstag!

Mikrozensus-Erhebung des Statistischen Zentralamts zu „Umweltbedingungen beim Wohnen“ (2007)

38,9 Prozent der Befragten gaben an, durch Lärm beim Wohnen gestört zu sein. Das sind um fast ein Drittel mehr als 2003. Schon wie bisher ist der Verkehr die mit Abstand wichtigste Belastungsquelle:

64 Prozent der Belästigten geben den Verkehr als Ursache an. 35 Prozent der Gestörten können lärmbedingt nicht bei geöffnetem Fenster schlafen.

Während sich österreichweit 6,5 Prozent von Fluglärm beeinträchtigt fühlen, sind dies im Südteil des Wiener Umlandes 22,7 Prozent und in Innsbruck 18 Prozent.

www.statistik.austria

Der Probelaufstand unter Lufthansa

Weltweit übliche Vorschriften betreffend die Benützung von Triebwerkslaufständen:

- ♦ **Nächtliches Probe-
laufverbot (22.00 bis
7.00 Uhr)**
- ♦ **Keine Probelläufe an
Sonn- und Feiertagen**
- ♦ **Limitierung der Dauer
von einzelnen Probe-
läufen**
- ♦ **Limitierung der Anzahl
der Probelläufe**
- ♦ **Strengste Auflagen
betreffend Emissionen
und Immissionen, so-
wohl in Bezug auf Ab-
gase wie auch Lärm**

Auch hier nimmt der Flughafen Innsbruck eine Vorreiterrolle ein, indem er diese Minimalforderungen konsequent ignoriert.

Durch die Übernahme der AUA durch die Lufthansa ändern sich auch die Eigentumsverhältnisse an den Tyrolean Airways.

Sowohl eine Reduktion der Flottenkapazität als auch des Personals gilt als sicher.

In einer Pressemitteilung des Geschäftsführers von Tyrolean Airways im Juli dieses Jahres in Bezug auf die zu erwartenden Änderungen durch den Verkauf der AUA an die Lufthansa, meinte dieser: „**Die durch die Flotten-Reduktion freiwerdenden Kapazitäten sollen mit Drittgeschäften gefüllt werden. Als Beispiel nannte er die Wartung von Flugzeugen.** Bereits bisher werden von Tyrolean Flugzeuge anderer Fluglinien gewartet, dieses Geschäft soll ausgebaut werden“. (Auszug TT, 08.07.09). In einem Radiointerview wurden ähnliche Absichten laut.

Der Probelaufstand am Innsbrucker Flughafen wur-

de als Hilfsbetrieb der am Innsbrucker Flughafen ansässigen Tyrolean Airways beantragt und bewilligt. Die Annahme, dass die Betriebszeiten und die bescheidmäßig vorgegebene Nachtruhe des Flughafens Innsbruck auch für den Probelaufstand gilt, wird von Tyrolean Airways heftig bestritten und hochtourige Probelläufe auch in den Nachtstunden (vor 6 Uhr früh) nach Bedarf durchgeführt wie auch gewerbsmäßige Wartungsläufe für ausländische Fluggesellschaften. **Hiermit ist die bescheidmäßige Definition eines Hilfsbetriebes für die Tyrolean Airways nicht mehr gegeben.**

Selbst MR Dr. Neidhart vom Ministerium spricht hier von einer „Grauzone“.

Die geplante Expansion in Richtung gewerbsmäßiger Wartung von Flugzeugen von Linien, die mit dem Flughafen Innsbruck abseits

dieser Wartung überhaupt nichts zu tun haben, macht jedenfalls eine gewerberechtliche Genehmigung notwendig, welche bis heute nicht vorliegt.

Ein Schreiben entsprechenden Inhalts richtete die AIA an den Vorstand der AUA mit der Bitte, bei den weiteren Überlegungen über die Neustrukturierung der AUA und ihrer Töchter diese Option eines gewerbsmäßigen Betriebs des Probelaufstandes am Innsbrucker Flughafen ohne Berücksichtigung des Ruhebedürfnisses der angrenzenden Bevölkerung nicht weiter zu verfolgen.

Dies auch unter dem Aspekt, da erwiesenermaßen der Triebwerksprobelaufstand sowohl von der Konstruktion her als auch an diesem Standort nicht tragbar ist und die Immissionen im angrenzenden Wohngebiet jeglichen Normwert überschreiten.

Einladung zur Generalversammlung

Aus den Vereinsstatuten:

§9 (4) Anträge zur Generalversammlung sind mindestens eine Woche vor dem Termin der Generalversammlung beim Vorstand schriftlich einzureichen.

(5) Bei der Generalversammlung sind alle Mitglieder teilnahmeberechtigt. Stimmrecht sind die ordentlichen, die fördernden und die Ehrenmitglieder. Die Übertragung des Stimmrechtes auf ein anderes Mitglied im Wege einer schriftlichen Bevollmächtigung ist zulässig.

(6) Die Generalversammlung beginnt mit der in der Tagesordnung festgelegten Uhrzeit und ist ab diesem Zeitpunkt beschlussfähig.

am **Donnerstag, den 8.10.2009**, um **19:30** Uhr im **Gasthof Kranebitterhof**, Kranebitter Allee 203, Innsbruck

Tagesordnung:

- ♦ Begrüßung durch die Obfrau
- ♦ Berichterstattung durch den Vorstand
- ♦ Entgegennahme und Genehmigung des Rechenschaftsberichts und des Rechnungsabschlusses
- ♦ Wahl, Bestellung und Enthebung der Mitglieder des Vorstandes und der Rechnungsprüfer
- ♦ Beratung und Beschlussfassung über sonstige auf der Tagesordnung stehende Fragen
- ♦ Aktuelle und zukünftige Themenschwerpunkte

Die beiden letzten Jahre haben gezeigt, dass der Ruf der Flughafenbetriebsgesellschaft und mit ihr der Tourismusverbände nach mehr Flugbewegungen immer lauter wird, ja sogar bis hin zur direkten Förderung von Fluglinien geht.

Mit Flügen „zum Schnee“ oder „zum Schnitzel“ zu Dumpingpreisen werden Lärm und Abgase nach Innsbruck geholt ohne Rücksicht auf die Lebensqualität und Gesundheit der anrainenden Bevölkerung. **Die unermüdlichen Bemühungen der AIA, hier an die Verantwortung der Flughafeneigentümer zu appellieren und ein Problembewusstsein zu schaffen, werden bagatellisiert und ignoriert.**

Wir wollen daher diese Generalversammlung zum Anlass nehmen, um auf breiter Basis mit den Mitgliedern unsere Vorgangsweisen für die nächsten Jahre festlegen. Seien dies öffentliche Aktionen, Veranstaltungen mit anderen Fluglärm-Initiativen, Experten, Flughafen-Eigentümern, Politikern, Anrufen der Gerichte, ... **Nutzen Sie also die Gelegenheit, durch das Einbringen von Ideen oder persönliches Engagement unsere Arbeit noch besser zu unterstützen und vor allem, um klar zu machen, dass die Stimme der betroffenen Anrainer und somit der AIA von den Verantwortlichen gehört werden muss.**

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme.

Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport, ZVR-Zahl 875003789

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

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

www.AIA-tirol.at