



AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 1/2010

Ausgabe Nr.10

Lärmschutz gegen Fluglärm bringt neue Lebensqualität

Pressekonferenz des Stadtteilvereins Initiative Lebensraum Kranebitten mit der AIA

Flughafenbetriebsgesellschaft am Zug

Ein Gemeinderatsbeschluss der Stadt Innsbruck aus dem Jahre 2004, wonach ein solcher Lärmschutz zugesagt wurde, befindet sich noch in der Warteschleife. Er wurde zwar an den Stadtsenat weitergeleitet, wo er aber noch nicht behandelt wurde, bestätigt Umweltreferent und Vizebürgermeister Eugen Sprenger (ÖVP).



Sprenger ist auch der Meinung, dass fluglärmgeplagte Anrainer unterstützt werden müssten.

Hier sei aber die Flughafenbetriebsgesellschaft am Zug, die die Lärmschutzmaßnahmen zumindest teilfördern müsste, so Sprenger. Immerhin erwirtschaftete die Gesellschaft, die je zur Hälfte der Stadt und dem Land gehört, auch außerordentliche Überschüsse.

Wenn man weiß, was es heißt, immer und immer wieder, mit oft über 200 Starts und Landungen an einem Tag, aus dem normalen Tagesablauf gerissen zu werden, und sogar noch nach 20 Uhr die verspäteten Starts großer Jet-Maschinen ertragen zu müssen und an keinem Sonn- und Feiertag ausschlafen zu können, dann weiß man auch, wie sehr dies die Lebensqualität und damit auch die Gesundheit beeinträchtigt.

Familie Auer in Kranebitten hat vor dem letzten Winter Lärmschutzfenster in ihrem Haus einbauen lassen:

„Wir mussten den Lärmschutz selbst in die Hand nehmen, damit wir nach so vielen Jahren der Belastung endlich aus diesem Hexenkessel heraus kommen. Die Lärmschutzfenster zeigen Wirkung: Das Leben hat uns wieder, im Haus ist dieser exorbitante und störende Lärm der Starts und Landungen, aber auch der Probe- und Wartungsläufe von Flugzeugen so viel geringer geworden, dass er zu ertragen ist. Lästig ist er nach wie vor.“

Von der Autobahn, wo die Rollgeräusche der Autos durch die Cyta-Bauten direkt nach Kranebitten zurück geworfen werden, hört man bei geschlossenen Fenstern gar nichts mehr.“

„Da zahlt aber der Flughafen schon den Lärmschutz“, meinten zwei Fenstermonteure, die während des Fenstertausches ein paar Starts und Landungen am Innsbrucker Flughafen miterlebt hatten.

„Der Lärm ist das größte Problem in Kranebitten“, stellte ein namhafter Architekt fest.

„Innsbruck ist ein Paradebeispiel für unerlässlichen Schutz gegen Fluglärm“ meinte ein international tätiger Lärmexperte.

Diese Fachmeinungen bestätigten eindrucksvoll, was der lärmexponierte Anrainer des Flughafens seit langem spürt und weiß. Will er zumindest einen Teil seiner einst vorhandenen Lebensqualität wieder haben, kommt er nicht umhin, passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen und das sind zunächst einmal qualitativ hochwertige Lärmschutzfenster.

Sie sind eine sinnvolle Maßnahme und es ist daher vollkommen verständlich, dass sich der Flughafen wegen einer zumindest Mitfinanzierung von Lärmschutz so ziert und die betroffene Bevölkerung absolut im Stich lässt. Er ist der Meinung, dass es keinen Lärmschutz braucht, weil sich in Flughafenkreisen niemand gestört fühlt – no na! Der

finanzielle Aufwand für einen derart gut da stehenden Flughafen ist eher gering. Er sollte zumindest jenen Betroffenen den Lärmschutz finanzieren, die ihn dringend brauchen.

Er sollte nicht die Unverfrorenheit besitzen, auf Kosten der Anrainer Profite zu machen, das ist eines Paradeunternehmens wirklich nicht würdig. Mit dem Schönreden muss endlich aufgehört werden, es ist unerträglich und eine Geringschätzung und Beleidigung aller vom Fluglärm Betroffenen. Der Flugbetrieb erzeugt nun einmal Lärm und auch die Autobahn, wo es gerade in Kranebitten auch wieder aufgrund des Flughafens keine Lärmschutzwand gibt, weil der sich gegen deren von der ASFINAG bereits beschlossene Errichtung mit dem Argument „Luftfahrthindernis“ quer gelegt hat.

Wenn heute ernsthaft diskutiert wird, gegen die Gesundheit beeinträchtigende Ernährung mit einer Strafzahlung vorzugehen, darf es seitens der Politik gar kein Thema mehr sein, dass Flughäfen – und eben auch der in Innsbruck – verpflichtet werden, einen finanziellen Beitrag gegen die international längst anerkannte Gesundheitsgefährdung „Lärm“ zu leisten.

Die Bastion der Unbelehrbaren beginnt zu bröckeln

Lärmforschungen bestätigen, dass bei Beschreibung der Schallimmissionsituation anhand des energieäquivalenten Dauerschalls die Wirkungen des Lärms auf den Menschen nur unvollkommen beschrieben werden können. Aktuelle Forschungsergebnisse bestätigen, dass bereits einzelne Schallereignisse zu Gesundheitsschäden führen können. Daher müssen die maximalen Schallpegel wie auch der energieäquivalente maximale Schallpegel gleichwertig als Beurteilungskriterium eingeführt werden.

Dr. Christoph König
Gutachten für den Flughafen
Salzburg

Gehen wir doch wieder einmal ins Tiroler Volkskunstmuseum. Unter vielen anderen interessanten Stücken gibt es ein Bild aus dem 18. Jh., das wir gerne so manchem der hochherrschaftlich agierenden Manager widmen möchten. **Es ist das Bild mit dem „Vogel Selbsterkenntnis“**

Ein höchst aktuelles Beispiel drängt sich auf: TIWAG-Chef Bruno Wallnöfer, ein bekannt hartnäckiger Verfechter seiner Vorstellung von Betriebsführung, gibt lt. einem Bericht in der TT vom 4./5.4.2010 unumwunden zu, **die TIWAG habe in der Kraftwerksdebatte Fehler gemacht und einiges Lehrgeld zahlen müssen.** Alle Projekte seien überarbeitet und verkleinert worden.

„Wir sind keine Betonierer, keine Drüberfahrer oder Ewiggestrige. Jeder Kraftwerksbau sei ein Eingriff in die Natur, es werde aber überall Ausgleichsmaßnahmen

geben.“ (Zitat Ende).

Wenn das wirklich so ist, dann hat Wallnöfer gewaltig dazu gelernt.

Was hat das mit dem Innsbrucker Flughafen zu tun?, wird sich mancher fragen.



Es hat. Sehr viel sogar!

Wallnöfer hat hier geradezu eine Vorreiterrolle für seine Berufskollegen übernommen. **Hat man am Flughafen von Wallnöfers „Läuterung“ gehört? Wird auch Flugha-**

fen-Chef Falch dazu lernen?

Wer hindert ihn daran, aus den in der Flughafen-Debatte gemachten Fehlern zu lernen? Wer hindert ihn daran, mit den vom Flughafen betroffenen Anrainern einen anderen, nämlich besseren und ehrlicheren Umgang zu pflegen?

Und wer hindert ihn daran, endlich – ohne sich auf mögliche gesetzliche Regelungen zu berufen – gleich und überall Ausgleichsmaßnahmen“ zu setzen? **Oder zieht er es vor, auch Lehrgeld zu bezahlen?** Mit der gebotenen Verantwortung wird und muss er in Sachen Lärmschutz raschest aktiv werden und den Betroffenen Lärmschutzmaßnahmen anbieten und zukommen lassen. Die Hände sind ihm jedenfalls nicht gebunden. Das steht fest und ist nur eine sehr billige Ausrede.

Der Vogel Selbsterkenntnis weist den Weg mit klaren Worten: Ziehe sich ein jeder selbst bei der Nase ...! HA

Wie krank macht Fluglärm wirklich

Zur Person

Eberhard Greiser, Arzt und Professor für Epidemiologie, hat im Auftrag des dt. Umweltbundesamts eine Studie über die gesundheitlichen Folgen von Fluglärm erstellt. Erste Ergebnisse wurden im Dezember bekannt, die Veröffentlichung erfolgte im Jänner 2010

Für die Studie hat der emeritierte Professor die Daten von acht gesetzlichen Krankenkassen mit einer Million Versicherten aus der Umgebung des Flughafens Köln/Bonn ausgewertet



Nach einer Studie von Prof. Greiser ist Fluglärm wesentlich gesundheitsschädlicher als bisher vermutet.

Jeder Lärm, vor allem Fluglärm, bringt den Körper in einen Stresszustand. Stresshormone werden ausgeschüttet. In einer solchen Situation braucht man viel Energie. Stresshormone feuern den Körper an. Bei Menschen führt das dazu, dass vor allem der Blutdruck ansteigt.

Personen, die stärkerem Fluglärm ausgesetzt sind, bekommen von ihren niedergelassenen Ärzten mehr blutdrucksenkende Medikamente und Herzmedikamente verordnet. Das Erkrankungsrisiko für Depressionen ist signifikant erhöht.

Ebenso wurde untersucht, wie sich Fluglärm auf Erkrankungen auswirkt, die im Kran-

kenhaus behandelt werden. Ergebnis:

Sämtliche Herz- und Kreislaufleiden treten häufiger auf, aber vor allem Schlaganfälle, koronare Herzkrankheit und Herzschwäche.

So haben z.B. Frauen, die tagsüber einer Fluglärmbelastung von mehr als 40 Dezibel ausgesetzt sind, ein fast doppelt so hohes Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen wie andere Frauen.

Prof. Greiser macht Fluglärm sogar für Brustkrebs, Leukämie, Lymphdrüsenkrebs verantwortlich und erklärt dies durch den durch den Lärmstress ausgelösten Rückgang der Anzahl und Aktivität der natürlichen Killerzellen, die neben Viren und Bakterien auch Krebszellen angreifen. Als besonders gesundheitsgefährdend wurde in dieser

Studie der nächtliche Flugverkehr erkannt.

Darum fordert Prof. Greiser : **Die Bevölkerung sollte die Möglichkeit haben, mindestens von 22 bis 7 Uhr schlafen zu können.** Das ist bei den gegenwärtigen gesetzlichen Verhältnissen nicht durchsetzbar. **Die Politiker müssen sich jedoch Gedanken machen, wie viel zusätzliche Krankheits- und damit auch Todesfälle der Bevölkerung zumutbar sind, wenn auf der anderen Seite der wirtschaftliche Nutzen für einige Firmen steht.** Bisher hieß es immer, Fluglärm ist nicht schön, er stört die Leute, stört den Schlaf. Jetzt gibt es zum ersten Mal auf einer breiten Datenbasis Ergebnisse, die zeigen, dass Fluglärm krank machen kann. **Das ist eine neue Qualität wissenschaftlicher Evidenz.**

Informationsstand der AIA

Am 20.03.2010 machte die AIA an einem Informationsstand in der Maria-Theresien-Straße auf die Problematik des Flugverkehrs aufmerksam.

Insgesamt konnte festgestellt werden, dass sich jede/r Angesprochene durch den Flugverkehr beeinträchtigt fühlt, sogar Touristen fanden den Flughafen „direkt in der Stadt“ für die Bevölkerung unzumutbar, teilweise empfanden sie den Fluglärm auch als Beeinträchtigung der Erholungsqualität am Urlaubsdomizil.

Bestätigt wurden auch Meldungen unserer Mitglieder über vermehrte Lärm in Saggen und Pradl, wie auch im Mittelgebirge. Ein Passant erklärte sogar: „Ich tausche meine Wohnung sofort mit einer in Innsbruck, denn da ist's sicher nicht so laut wie bei uns.“

Vermehrt wurden Stimmen auch aus dem Bereich Rum, Thaur, Absam laut, dass die An- und Abflüge lauter wahrgenommen werden als

bisher.

Die Auswertung eines von uns aufgelegten Fragebogens führte zu folgendem Ergebnis:

Auf die Frage: Fühlen Sie sich durch den Flugverkehr in Innsbruck beeinträchtigt?, antworteten 100% der Befragten mit JA, davon entfielen 88% auf Lärm, 59% auf Abgase und 18% hatten Angst vor einem Zwischenfall.

Die Anzahl der Starts und Landungen fanden 12 % für



in Ordnung, jedoch 88% für zu viele, niemand wollte auch nur eine Flugbewegung mehr.

Das Echo auf unser Engagement war 100% positiv. Auch von Personen, die keinen

Fragebogen ausgefüllt haben, erfuhren wir eine einstimmige Ablehnung von noch mehr Flugbewegungen.

Immer wieder argumentierten die Menschen damit, dass sie ja auch fliegen wollten und daher gegen den Lärm nichts sagen könnten.

Begründet auf unseren Anspruch nach Mobilität, gehört das Fliegen zu unserem Leben, genauso wie das Auto oder Bahn fahren. **Interessanterweise hat bisher noch kein Anrainer einer Autobahn damit argumentiert, er hätte kein Recht auf Lärmschutz, das er ja selbst Auto fahre. Noch absurder würde dies bei den Anrainern der Bahn anmuten.** Auch von Seiten der Politik kam hiezu nie ein derartiges Argument, sehr wohl jedoch den Flugverkehr betreffend. Dies ist sicher nicht zuletzt auf das Auftreten der Flughafenleitung zurück zu führen, die diese Art Lobbyismus ausgezeichnet versteht.

Das Echo auf unser Engagement war 100% positiv. Auch von Personen, die keinen

Die Gesamtzahl der Flugbewegungen am Innsbrucker Flughafen hat vom Jahr 1968 mit 11.408 zum Jahr 2008 auf 44.559 zugenommen. **Das entspricht einer Steigerung um 390 %, ist also fast 4mal so hoch wie 1968.**

Vom Jahr 1968 mit 1.807 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr zum Jahr 2008 mit 15.579 Flugbewegungen, also um 13.772 Flugbewegungen zugenommen. **Das entspricht einer Steigerung um 862 %, ist also im Jahr 2008 mehr als 8mal so hoch wie 1968.**

Der Antrag der Frau StRin. Uschi Schwarzl auf Lärmschutzförderung für Flughafenanrainer aus dem Jahr 2008 ruht derzeit beim Flughafen, der dagegen in gewohnter Manier mauert. Man muss sich schon fragen, was das Flughafenweltforum in dieser Sache unternimmt!

Eigenartige Definition der Flughafenleitung

Die Reaktion der Flughafenleitung auf die Pressekonferenz des Vereins Lebensraum Kranebitten und der AIA war:

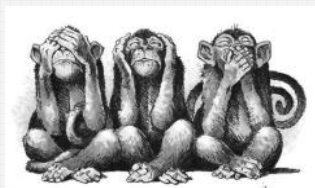
„Beim Flughafen Innsbruck kennt man das Anliegen der Anrainer seit Jahren und zeigt auch Verständnis dafür. Es fehle aber nach wie vor jegliche gesetzliche Regelung, für wen, ab wieviel Dezibel, welche Lärmschutzmaßnahmen zu treffen sind. Basierend auf das Fluglärmgesetz, das sich derzeit in Begutachtung befindet, werde es diese Regelung jedoch ab 2012 geben, bis dahin seien dem Flughafen die Hände gebunden“, so Dworschak gegenüber tirol. ORF.at. Und Pernetta gegenüber dem Stadtblatt: „In

Sachen passiven Lärmschutz, wie beispielsweise Lärmschutzfenster, müsse man aber noch abwarten, bis die EU eine klare gesetzliche Grundlage vorgibt. Bis 2012 muss vom FH Innsbruck ein Aktionsplan vorliegen, in dem auch Fristen enthalten sind, bis wann bestimmte Maßnahmen umgesetzt werden müssen.“

In Österreich gibt es weder ein Fluglärmgesetz in Begutachtung noch muss der Flughafen bis 2012 einen Aktionsplan vorlegen. Worauf man sich hier beruft, ist einerseits der Entwurf einer Fluglärmverordnung im Zusammenhang einer UVP, andererseits die EU Umgebungslärm-Richtlinie, nach der

für Ballungsräume Lärmkarten bis zum Jahr 2012 vorliegen müssen, und bis Juli 2013 Aktionspläne, deren Durchführung im Ermessen der Behörden liegt. **Nirgendwo ist auch nur ein Satz darüber zu lesen, dass ein Lärmerreger keine Lärmschutzmaßnahmen außerhalb der Bestimmungen dieser EU-Richtlinie setzen darf.** Wäre dies der Fall, so wären die Förderrichtlinien der Gemeinde Innsbruck für Schallschutz an Gemeindestraßen rechtswidrig, da bereits im Jahr 2009 beschlossen. Interessant auch, dass der Flughafen Wien bereits seit dem Jahr 2005 ohne ein vorliegendes Gesetz Lärmschutz für Anrainer bezahlt.

Wie traurig ist es, dass man am Flughafen Innsbruck offensichtlich weder über die vorliegende österreichische noch über die EU-Gesetzgebung Bescheid weiß, sich aber im Wissen, dass der Informationsstand auf Seiten der Politik und Presse noch geringer ist, Verständnis für die Anrainer heuchelnd an nicht vorhandenen Knebelungen abputzt?



Die Arroganz der Wirtschaft

Es muss jedoch angemerkt werden, dass Fluglärm eine noch höhere Belästigungswirkung aufweist wie der Straßenverkehrslärm, weil hier keine lärmabgewandten Räume oder Freiflächen vorhanden sind. Dementsprechend müssen Anrainer von Flughäfen mindestens so geschützt werden, wie Anrainer etwa von Autobahnen

Dr. Klaus Rhomberg
Facharzt für Med. Biologie

Grenzwerte viel zu hoch!
Dies erkennen vom Lebensministerium über die AK bis hin zu allen Fluglärmaktivitäten alle, die eine Stellungnahme zum Entwurf der „Luftverkehrsimmissionsschutzverordnung im Zuge einer UVP“ abgegeben haben. Mehr darüber in der nächsten Ausgabe.

In fast schon regelmäßigen Abständen beschäftigen sich die Medien mit der Situation der Tyrolean nach der Übernahme der AUA durch die Lufthansa, insbesondere auch mit der Zukunft des Wartungsbetriebs in Innsbruck.

In den Eingangsstadien dieser Berichte liest man zwar von Streichungen von Arbeitsplätzen, Kurzarbeit und Kündigungsanmeldungen beim AMS, gleichzeitig aber von einer zweistelligen Steigerung des Flugangebotes im Linienverkehr und zusätzlichem Wartungsgeschäft durch neue Wartungsverträge.

Dennoch fordert man offen von den Landeshauptleuten, das Geld der Steuerzahler zur Abdeckung der Verluste der Misswirtschaft bei der AUA der letzten Jahre zu verwenden. AUA-Vorstand Malanik definiert dies als „Versicherungsprämie“.

Bedeutet: **der Steuerzahler**

erhält die Zusage, dass man die verlustreichen Strecken weiter bedienen wird, wenn er diese Verluste bezahlt.

Klar, Tyrolean benötigt dieses Geld dringend, wenn man bedenkt, dass man an die **18 Millionen Euro aufbringen muss, um Piloten die ihnen angebotenen Abfertigungen zwischen 200.000 und 400.000 Euro zu bezahlen.**

Sowohl Tyrolean wie auch die politisch Verantwortlichen wissen um den Zustand des Probelaufstandes in Innsbruck mit Lärmemissionen, die bereits in einem medizinischen Gutachten aus dem Jahr 1993 als gesundheitsgefährdend bewertet wurden. Neueste Untersuchungen erkennen diese Werte eindeutig als gesundheitsschädigend. Doch wo liest man von einer Versicherung, dass man den Triebwerkslaufstand in Innsbruck so adaptieren wird, dass die Gesundheit der Bevölkerung gewährleistet ist?

Offenbar hält man die Ge-

sundheit und Lebensqualität der Anrainer nicht für wichtig genug, um hier auch nur einen Cent zu investieren und dafür zu sorgen, dass z. B. die Kinder nicht nächtens aus dem Schlaf gerissen werden und Stunden brauchen, um wieder einzuschlafen. Ganz abgesehen davon, dass man bei einem Probelauf am Abend schon gar nicht einschlafen kann und der Probelauf am frühen Morgen dafür sorgt, dass man den Tag spätestens um 6 Uhr beginnen muss.

Die Politik wäre gut beraten, nicht einmal darüber nachzudenken, hier das Geld der Bevölkerung aus zu geben, sondern ihrerseits eine Versicherung zu verlangen, dass Tyrolean endlich – nach über eineinhalb Jahrzehnten – dafür sorgt, dass die Immissionen der Triebwerksläufe im Wohngebiet die Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung nicht überschreiten.

Jane Goodall zum innovativen Umweltschutz



Jane Goodall gründete 1977 das Jane Goodall Institute mit 21 Vertretungen weltweit. Roots & Shoots spricht im besonderen die Jugend und den innovativen Umweltschutz an.

Friedensbotschafterin der UN seit 2002

www.janegoodall.com

Jane Goodall ging 1960 in den tansanische Urwald und kehrte als weltberühmte Schimpansenforscherin zurück.

"To be with Jane Goodall is like to walk with Mahatma Gandhi". Diese Äußerung im Boston Globe kommt nicht von ungefähr, denn es gibt wohl kaum einen friedlicheren, bescheideneren, energie-reicheren und gleichzeitig zielstrebigeren Menschen als jene Britin, der es gelang, eine ethische Revolution innerhalb so mancher Wissenschaftsdisziplinen einzuleiten. Ihre tiefe Spiritualität, Glaubensfähigkeit und Kraft und ihr herzlicher Humor begeistern Jeden, der ihr begegnet und zuhört. Neben exakten wissenschaftli-

chen Ergebnissen liefert sie seit fünfzig Jahren der Öffentlichkeit ein vorbildliches Beispiel, wie man respekt- und liebevoll mit Menschen, Tieren und der Natur, also allen Lebewesen unserer Umwelt umgehen sollte.

Als eines der größten Probleme unseres Planeten nennt Goodall den nicht nachhaltigen westlichen Lebensstil.

„Manche Politiker sollten die Probleme besser verstehen. Aber selbst wenn sie es tun, scheitern sie oft bei dem Versuch, richtige Entscheidungen zu treffen, weil sie gegen diese übermächtige Wirtschaft und den Eigennutz der Großkonzerne ankämpfen müssen.

Eben die Mechanismen, die auf unserem wenig nachhaltigen Lebensstil beruhen und ihn ermöglichen. Daher ist jeder einzelne aufgerufen, Front zu machen gegen jene großen Konzerne, die über den Planeten hinwegfegen. Wir müssen uns der Auswirkungen unserer täglichen Handlungen auf die Umwelt und auf die Gesellschaft bewusst werden. **Nur wir sind in der Lage, die Welt zu ändern. Nichts wird von oben her geschehen, alles hängt von uns ab!** Es gibt Hoffnung, aber nur, wenn wir etwas unternehmen und uns nicht zurücklehnen und darauf warten, dass andere dies für erledigen.“