



# AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 2/2012

Ausgabe Nr.17

## Großdemonstrationen gegen Fluglärm

Am 24. März diesen Jahres hat es eine Premiere gegeben: Bundesweit haben die betroffenen Menschen an sechs Flughafenstandorten in Deutschland gemeinsam und zeitgleich gegen Fluglärm und Immissionen - die ihre Lebensqualität, ihre Gesundheit und damit auch ihr Leben bedrohen - protestiert. Die Betroffenen haben signalisiert, dass nun Schluss sein muss mit der grausamen und unmoralischen Abwägung zwischen Gesundheit der Menschen und Profit für Airlines und Flughafenbetreiber, die Politik und Gerichte regelmäßig zum Nachteil der Bevölkerung treffen. Eine erste Manifestation des zielgerichteten bundesweiten Widerstandes spiegelt sich in den neben stehenden sechs Plakaten wieder, mit denen die Bürgerinitiativen zu den Demonstrationen aufgerufen haben und zeigen, dass es einen bundesweiten Widerstand gibt, der von Monat zu Monat größer werden wird. Weitere

Flughafenstandorte werden folgen!

Es ging u.a. um den Nachtflug in Köln, die Nichteinhaltung der Nachtflugregelung in Düsseldorf, die überfallsartige Neufestlegung der Flugrouten in Berlin, die unerwartet schweren Auswirkungen der neuen Landebahn in Frankfurt, den Nachtflug in Leipzig, den Streit um die neue Landebahn in München, um fehlenden Schallschutz, fehlende Schutzreglements, gebrochene Vereinbarungen, um Misstrauen, um Ohnmacht.

Es geht darum, dass rechtliche Entscheidungen den Schutz der Bevölkerung schon längst nicht mehr gewährleisten, dass Politik Wirtschaftspolitik heißt – aber das haben wir auch in ähnlicher Weise kennen gelernt. Dass es neue Wege in der Diskussion braucht, die durchaus Erfolg haben können (Beispiel Mediationsverfahren Wien), wird auch bei den Entscheidungsträgern in Deutschland immer klarer.



## Problem erkannt oder nur reines Vorwahlgeplänkel?

Seit Jahren bietet die Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport der Politik von Stadt und Land ihre Zusammenarbeit an. Leider wurden wir bisher mehr geprügelt als gelobt, was nicht zuletzt zurück zu führen ist auf die Art des Umgangs des Flughafendirektors Falch mit Anraineranliegen. Ohne Schmälerung seiner Arbeit muss einmal gesagt werden, dass gerade in Innsbruck der Erfolg zu ihm kommt und nicht an einem extremen Engagement liegt.

Vor einigen Tagen erhielten wir die Antwort der Bürgermeisterin auf unser Schreiben vom 13. Jänner dieses Jahres, in dem wir u.a. auf die Lärmschutzförderungen für Anrainer des Flughafens Salzburg (siehe Ausgabe 16) aufmerksam gemacht hatten.

Frau Mag<sup>a</sup>. Oppitz-Plörer stellt darin fest:

**„In keiner Weise möchte ich die Lärmbelastung der Anrainer in Flughafennähe in Abrede stellen. Es ist allerdings notwendig den Sachverhalt einer genauen Prüfung zu unterziehen, um eine gute und zufriedenstellende Lösung für alle Be-**

**teiligten zu erreichen.“**

Ferner teilt sie mit, dass sie unseren Brief an das Umweltreferat der Stadt zur Stellungnahme weiter geleitet hat. Wir werden uns im folgendem ausführlich damit auseinandersetzen.

Wie bereits berichtet, war das Gespräch der Vertreter der AIA mit der Frau Bürgermeisterin im Dezember 2011 für uns mehr als ernüchternd und ließ unsere Hoffnungen auf Lärmschutz ziemlich auf Null sinken.

**Dürfen wir nach dieser Antwort davon ausgehen, dass man das Lärmproblem endlich nicht nur erkannt hat sondern**

**bereits auch Lösungen dafür ins Auge fasst?**

**Die jahrzehntelange Vorgeschichte und der vehemente Widerstand der Flughafenleitung verhindern, dass mehr als ein kleiner Funke Hoffnung bei uns aufkommen kann.**

Dennoch erfreut uns der Schlussabsatz des Briefes:

**„Vielen Dank für Ihr Engagement in dieser Sache. Ich hoffe, dass wir einen guten und praktikablen Weg für die Anrainer finden werden.“**

War doch die die Stimmung der letzten Zeit getragen von - gelinde gesagt - reiner Ablehnung.

## Stellungnahme des Umweltreferates, Teil 1

Die Stellungnahme des Umweltreferates der Stadt Innsbruck zeigt, dass wir mit unserer Forderung nach Lärmschutz keineswegs in die Ecke der Nörgler und Querulanten gehören, in der uns der Flughafendirektor so gerne sieht. Sondern dass wir damit auf einem Weg sind, der bereits von vielen Flughafeninitiativen erfolgreich beschritten wurde und nicht zuletzt auch von vielen Flughäfen und auch der Politik auf allen Ebenen als legitim angesehen wird.

In einer Zeit, in der Lärm als der Krankmacher Nr. 1, angesehen wird, wird auch der Innsbrucker Flughafen reagieren müssen.

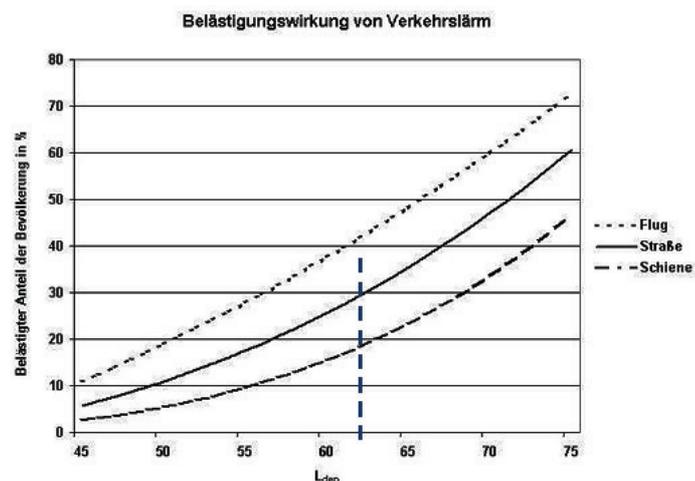
In seiner ausführlichen Stellungnahme zu unserem Schreiben geht das Umweltreferat auf folgende Aspekte ein:

### EU-Umgebungslärmrichtlinie:

In der EU-Umgebungslärmrichtlinie, die in Österreich im Rahmen des Bundesumgebungslärmschutzgesetzes und für Tirol im Tiroler Straßengesetz umgesetzt wurde, sind für den Ballungsraum Innsbruck (inkl. Völs) Lärmkarten für nachfolgende Emissionen zu rechnen und im Jahre 2012 zu veröffentlichen: Straßenverkehr, Bahnverkehr (inkl. Straßenbahnen), Flugverkehr, IPPC Anlagen (Deponie Ahrental). Der Flugverkehr wird hierbei im Auftrag des Bundes österreichweit von einem Ingenieurbüro gerechnet. Anm.: Interessanterweise nach der bereits im Jahr 2011 zurückgelegten ÖAL24.

### Belästigungswirkung von Verkehrslärm:

Ist zum Beispiel ein Verkehrsschallpegel (in Form



Das EU „Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance“ befasste sich mit der unterschiedlichen Empfindung bei gleicher Belastung durch Straßen-, Schienen- und Fluglärm.

**Das Ergebnis dieser Studie zeigte, dass bei gleichem Schallpegel der belästigte Anteil der Bevölkerung beim Flugverkehr am höchsten ist.**

des Lärmindex Tag-Abend-Nacht) von 60 dB vorhanden, fühlen sich beim Verursacher Schiene rund 15%, bei der Straße bereits rund 25% und beim Fluglärm schon mehr wie 35% (somit rund jeder Dritte) belästigt. Anm.: Dies ist vor allem zurückzuführen auf die extrem hohen Maximalpegel von bis zu 100 dB, besonders bei den Starts und Landungen.

## Stellungnahme des Umweltreferates, Teil 2

### Mindestschallschutz im Wohnbau:

In Tirol ist die ÖNORM B 8115-2 über die Technischen Bauvorschriften bzw. den OIB Richtlinien 5 als verbindlich erklärt. Demnach müssen Wohngebäude bereits ab einem Außenlärmpegel am Tag > 60 dB jedenfalls mit Lärmschutzfenstern ausgestattet werden, die ein Schalldämmmaß von >38 dB aufweisen. *Anm.: Die Praxis zeigt, dass auf Grund der hohen Maximalpegel des Flugverkehrs dieses Maß als zu gering zu bewerten ist.*

### Fluglärmwirkungen:

Im dritten Aspekt wird auf eine im Jahr 2000 vom Umweltbundesamt herausgegebene Untersuchung über Belästigungswirkungen und gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm hingewiesen. Wesentliche Aussagen sind hierin: **bei Fluglärmbelastungen von 55 dB tags und 45 dB nachts wird die Grenze zu erheblichen Belästigungen erreicht;** **bei Fluglärmbelastungen von 60 dB tags und 50 dB nachts sind aus präventivmedizinischer Sicht Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten;** **bei Fluglärmbelastungen von 65 dB tags und 55 dB nachts sind Gesundheitsbeeinträchtigungen in Form von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erwarten.**

*Anm.: Auch hier ist zu beachten, dass es sich bei den angeführten Größen um Durchschnittspegel handelt.*

### Fluglärmbelastung in Innsbruck:

Entsprechend der im Rahmen des Innsbrucker Umweltplanes erstellten Flug-

lärmkarten (2001) lassen sich die betroffenen Bewohner näherungsweise abschätzen. Hingewiesen wird hierbei, dass es in den Berechnungsvorschriften Änderungen gibt und die Anzahl der Betroffenen daher von diesen etwas abweichen werden.

**Durch Fluglärm betroffene Anrainer** (Abschätzung anhand des derzeitigen Fluglärmkatasters):

Lden	Bewohner
> 62 dB	~ 1.000
> 60 dB	~ 4.000 – 4.500
> 58 dB	~ 11.000 – 13.000
> 55 dB	~ 22.000 – 25.000

### Chancen eines Förderprogrammes:

Jede Infrastruktureinrichtung ist neben den infrastrukturellen Vorteilen für den Einzugsbereich der Nutzer auch mit Nachteilen für die unmittelbaren Anrainer verbunden. Gerade auch in diesem Hintergrund ist die Zunahme von Konfrontationen, wie sie derzeit besonders deutlich an Beispielen wie Berlin, Frankfurt oder Wien ersichtlich sind, nur allzu verständlich. Der Salzburger Ansatz mit dem dortigen Förderprogramm bietet, obwohl mit einem für ein Unternehmen dieser Größe eigentlich sehr gering bemessenen Budgets, sehr viele Vorteile:

Durch eine Vorwegnahme eines Fördermodells kann nach der verpflichteten Veröffentlichung der Fluglärmkarten eine evtl. österreichweite mediale Diskussion über Fluglärm aktiver gesteuert werden.

(Salzburg bezieht sich konkret auf diese Karten und kann somit bei Erscheinen die Diskussion abkürzen).

Durch die Festlegung eines Mindestgebäudealters für die Lärmschutzmaßnahmen wird eine klare Definition von Anspruchsberechtigten durchgeführt, sodass die Bürgerinnen und Bürger mehr Sicherheit bekommen.

Bei Überschreitung jener Grenzwerte, wie sie in Salzburg definiert sind, müssen nach der aktuellen Bauordnung bereits derzeit bei neuen Wohnbauten verpflichtend Schallschutzfenster eingebaut werden. Die Gebietsfestlegung für eine Förderung hätte somit auch den Vorteil, dass diese (rechtlich aktuell vorhandene Schutzanforderung) bei künftigen Bauten klarer als Aufgabe des Bauwerbers ersichtlich wird.

**Hingewiesen wird noch, dass bei einer Übernahme ähnlicher Fördergrenzwerte, wie sie in Salzburg festgelegt wurden, die Bereiche anspruchsberechtigter Betroffener in der unmittelbaren Einflugschneise (Höttinger Au) liegen. So werden beispielsweise die Förderwerte in den Wohnbereichen Kranebitten, Peerhöfe, Sieglanger, südliche Bereiche der Höttinger Au und nördliche Bereiche der Lohbachsiedlung (ausgenommen erste Häuserzeilen) eingehalten. sehr hoch. Dies wird sich, wie auch schon beim Fluglärmkataster 2001, auch 2012 in den Umgebungslärmkarten wieder zeigen.**

Stadtmagistrat-Umweltreferat

**Die Auswirkungen durch den Flugverkehr in Innsbruck sind besonders in den Monaten des Winter- und Sommercharters und im Bereich der Einflugschneise sehr hoch. Dies wird sich, wie auch schon beim Fluglärmkataster 2001, auch 2012 in den Umgebungslärmkarten wieder zeigen.**

Stadtmagistrat-Umweltreferat

**Bevor die Lärmkarten veröffentlicht werden und die Stadt medial reaktiv hiermit konfrontiert wird, bestünde aus ha. Sicht somit in den nächsten Monaten noch ausreichend Zeit für eine sachliche und aktive Behandlung dieser Thematik mit Vorbereitung von imagefördernden und für den Flughafen jedenfalls finanziell verträglichen Lärmschutzmaßnahmen.**

Stadtmagistrat-Umweltreferat

**Aus der Stellungnahme des Umweltreferates kann herausgelesen werden, dass man jedenfalls einen Lärmschutz ab 60 dB Lden für notwendig erachtet. Aus Anrainersicht ist diese Pegelgrenze für Innsbruck jedoch nicht ausreichend, sondern wäre als erste Maßnahme mindestens ab 58 dB zu fördern. Hier sind sicher die gerechneten Größen mit der Realität in Einklang zu bringen.**

# Flughafen und Politik

Anlässlich eines Gesprächstermins bei GRin Mag<sup>a</sup> Uschi Schwarzl stellten wir folgende Fragen:

Die Verteilung von Nutzen und Lasten des Flughafens insbesondere im Wintercharter sieht so aus, dass die großen Wintersportdestinationen wie Sölden, Ischgl, Zillertal, St. Anton, Kitzbühel vom Flughafen profitieren, während Innsbruck und da insbesondere die Anrainer die Leidtragenden an Lärm und Schadstoffen sind. Sehen Sie das ähnlich und wenn ja, wie kann von politischer Seite ein Ausgleich erfolgen?

**Ja, das sehe ich auch so, allerdings würde es auch keinen Sinn machen, in jedes Tal einen Flughafen zu bauen. Daher braucht es Ausgleich, damit die InnsbruckerInnen nicht nur die Lärmlasten tragen müssen. Und das wäre endlich die Einführung von Lärmschutzförderung bei den FlughafenanrainerInnen – so wie es europaweiter Standard auf fast allen Flughäfen ist. Salzburg investiert da schon seit Jahren.**

Derzeit finden jährlich ca. 45.000 Flugbewegungen von motorisierten Flugzeugen statt, das sind im Mittel mehr als 120 pro Tag, also ca. 8 Flugbewegungen pro Stunde. Wo sehen Sie die Obergrenze an Flugbewegungen am Innsbrucker Flughafen oder soll allein Angebot und Nachfrage diese Frage klären?

**Eine absolute Begrenzungszahl bei Flugbewegungen wäre unseriös. Aber die im vorletzten Geschäftsjahr durchbrochene 45.000er Schallmauer ist das absolute Limit. Darüber hinaus würde ich der Politik raten, die eigenen Sprechblasen vom Innsbrucker Flughafen als regionaler Anbindungsflughafen – als welcher er ursprünglich gegründet wurde - einfach ernst zu nehmen. Der Flughafen hat natürlich seine Berechtigung und in seinem Umfeld befinden sich viele hochwertige Arbeitsplätze. Aber er ist europaweit einzigartig von Lage, damit verbundener Lärmentwicklungs- und Beeinträchtigung und Sicherheitsfragen. Von hier aus zur nächsten Urlauberverteilerzentrale zu fliegen, oder mit Eincheck in Innsbruck via Schnellbahn nach München zu fahren, ist für mich die Zukunft sinnvoller Mobilität und des Innsbrucker Flughafens.**

Wie stehen Sie generell zur Förderung von Billigfliegern?

**Förderung von Billigfliegern lehne ich ab. Wirtschaftlicher und ökologischer Unsinn.**

Gemäß Medienberichten wurden in den letzten 10 Jahren 2,7 Mio. Euro am Innsbrucker Flughafen veruntreut. Offenbar sind die fehlenden Beträge über Jahre hinweg gar nicht aufgefallen. Wäre es für Sie denkbar, Summen in ähnlicher Größenordnung für den Lärmschutz zu verwenden.

**Ein klares JA – das hätte es schon längst gebraucht, und habe ich übrigens schon zigfach im Gemeinderat beantragt. Wurde auch im Gemeinderat schon einstimmig beschlossen, bisher aber ohne Konsequenzen.**

**Erst jetzt, da das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz per Mitte 2012 strategische Lärmkarten und ab 2013 Aktionspläne vorschreibt, kommt Bewegung in die Sache. Spät, nicht freiwillig und von Flughafenseite her nicht engagiert. Der Ausgang der aktuellen Bewegung ist offen. Ich bleibe dran.**

Die Bevölkerung ist in diesen Prozess einzubinden. Wie werden Sie dazu beitragen, dass diese Information rechtzeitig und vollständig an die Innsbrucker Bevölkerung weitergeleitet wird?

**So wie seit Jahren als Bindeglied zwischen Stadtpolitik und Bürgerinitiative bzw. interessierten BürgerInnen. Wenn wir Grüne in der Regierung sind, werden wir dafür sorgen, dass sich der Slogan vom „gläsernen Flughafen“ nicht nur auf die Architektur bezieht.**

Gemäß Präsentation des Jahresergebnisses 2011 wurde seitens des Flughafens mitgeteilt, dass der Jahresüberschuss mehr als 4 Mio € beträgt. Welchen Anteil davon könnten Sie sich für die Investition in Lärmschutz für die Bevölkerung vorstellen?

**3 - 5% jährlich wären ein Betrag, mit dem man gut arbeiten könnte und der würde dem Flughafen ökonomisch nicht wehtun.**

Im Jahre 2010 wurde die Anzahl von 1.000.000 Passagieren am Innsbrucker Flughafen überschritten. Für das Jahr 2011 wird bedauert, diese 1-Million-Passagier-Grenze gerade nicht erreicht zu haben. Halten Sie das offenbar vorhandene Ziel der Passagiersteigerung um jeden Preis als die richtige politische Vorgabe an den Flughafen oder gibt es abseits der Passagierzahlmaximierung auch andere Kriterien, die vom FH zu erfüllen sind?

**Passagierzahlen alleine sind für ein ökologisch so relevantes Unternehmen, wie es ein Flughafen nun mal ist, keine alleinige Kenngröße. Ich würde mir wünschen, dass Flughafen, Politik, Stadtplanung,... gemeinsam endlich ein Entwicklungskonzept für den FH erarbeiten. Man nennt das Masterplan. Es kann ja nicht sein, dass ein Unternehmen, das mit seiner Sicherheitszone in fast jedes Grundeigentum eingreift (Baubeschränkungen nach Luftfahrtgesetz), ein großer Arbeitgeber ist und eigentlich mitten in der Stadt liegt, keine für die BürgerInnen nachvollziehbaren, transparenten Entwicklungsszenarien hat. Das wäre auch ökonomisch für den Flughafen sinnvoll, denn Erdöl wird knapp, Fliegen wird teurer werden. Da nur jedes Jahr um 1.000 Passagiere mehr zu buhlen, kann mittel- und langfristig eine gefährliche ökonomische Falle sein.**

Wir danken für das Gespräch.

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