



INFORMATION 3/2012

Ausgabe Nr.18

Flughafen-Beirat

Unser Schreiben vom 02.07.2012 an Frau Bgmin Oppitz-Plörer und ihrer doch erfreulichen Antwort:

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, im Arbeitsübereinkommen für die Legislaturperiode 2012-2018 wurde u. a. auch die Einrichtung eines Flughafen-Beirats beschlossen. Wir sehen dies als positives Signal für die von den Auswirkungen des Flugverkehrs betroffenen Bürger.

Ein Flughafen-Beirat, der über ein reines Informations- und Dialogforum hinaus geht und der eine konkrete Erarbeitung von Lösungen angestrebt, ist nicht nur ein dringender Wunsch unseres Vereins. Er könnte in einer Expertenrunde eine Basis erarbeiten, auf der auch politisch aufgebaut werden kann.

Im Hinblick auf das Ablaufen der Frist zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und das Bekenntnis der Stadt zu einer Förderung von Lärmschutzfenstern für die Anrainerschaft durch die Tiroler Flughafenbetriebs-GmbH könnte er sich schon in nächster Zukunft bewähren.

Erlauben Sie uns, in diesem Zusammenhang auf das derzeit bestehende Flughafen-Umweltforum einzugehen, dessen Effizienz zu Recht von den betroffenen Bürgern angezweifelt wird, haben doch die darin vertretenen Mitglieder des Siedlervereins sogar medial kundgetan, keine Anrainervertreter zu sein und ausschließlich die Interessen des Siedlervereins am Lohbach zu vertreten. Sie hätten auch keinerlei Probleme mit den Auswirkungen des Flughafenbetriebes. Diesen Weg weiter zu beschreiten wäre sicher nicht

zielführend. Es braucht ein Forum, das gemeinsam mit der Politik für die Bürger und hier vor allem für die betroffenen Anrainer arbeitet.

Auch der im letzten Gemeinderat vorgelegte "Masterplan (???)" des Flughafens passt in das uns bekannte Bild und resultiert offensichtlich aus der über Jahre hinweg gelebten Freiheit - im wirtschaftlichen Sinn aber auch im Umgang mit den Anrainern.

Besonders in Innsbruck, wo der Flughafen mitten in der Stadt liegt, ist es wichtig zu wissen, wohin die zukünftige Entwicklung dieses Unternehmens gehen soll. Das Wohngebiet beginnt 300 und weniger Meter vor der Startbahn und die Einwohnerdichte steigt ständig.

Gerade was eine eventuelle Ansiedlung betrifft, ist hier das Interesse der Bevölkerung groß. Das bestätigen auch die vielen Anfragen, die wir von Wohnungsinteressenten erhalten.

Der Flughafen ist bestrebt, ständig zu wachsen, doch wo liegt die Grenze des Machbaren? Welche sicherheitsrelevanten Veränderungen sind hier geplant? Sei es in der Anzahl und Auswahl der Maschinen, der Start- und Landerichtung oder des Anflugverfahrens. Wie viele Prozent des Umsatzes ist der Flughafen gewillt in den Schutz seiner Nachbarn zu investieren? Wie soll der Zubringerverkehr gesteuert werden?

Sowohl die Bevölkerung als auch die Politik haben ein Anrecht darauf zu wissen, welche Veränderungen in und um den Flughafen geplant sind, um ggfs. darauf reagieren zu können.

Auch wir als Anrainerschutzgemein-

schaft Innsbruck Airport geben ein Bekenntnis zum Flughafen Innsbruck ab und erkennen seine wichtige Funktion für die Stadt Innsbruck und auch das Land Tirol, doch sehen wir uns auch als mahnende und erinnernde Stimme dafür, dass die TFG neben der wirtschaftlichen auch eine Verantwortung der Umwelt und seinen Nachbarn gegenüber hat.

In diesem Sinne bringen wir unser Wissen gerne in einem neu zu schaffenden Flughafen-Beirat ein.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrike Unterleitner, Obfrau

Antwort der Frau Bürgermeisterin vom 12.07.2012:

Sehr geehrte Frau Unterleitner!

Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 02.07.2012. Wie Sie in Ihrem Brief erwähnen, müssen auf Grund der sehr zentralen Lage des Flughafens Innsbruck eine Vielzahl von Faktoren in die weitere Planung einbezogen werden. Ich bin davon überzeugt, dass die Gründung eines Flughafen-Beirats ein wichtiger Schritt zur Erarbeitung von konstruktiven Lösungen für alle Beteiligten ist.

Ihr Schreiben ist bereits an die zuständigen Stellen zur weiteren Bearbeitung weitergeleitet worden und wird im nächsten Beteiligungsausschuss behandelt werden.

Vielen Dank für Ihr großes Engagement in dieser Sache. Nur mit Hilfe der betroffenen AnrainerInnen können wir gute Zukunftsmodelle entwickeln.

Mit freundlichen Grüßen

Mag.^a Christine Oppitz-Plörer

Presseaussendung der AIA zum Tag gegen den Lärm

Der Tag gegen den Lärm - International Noise Awareness Day - steht heuer unter dem Motto: EMISSION: IMPOSSIBLE

Die Auswirkungen von Lärm auf Mensch und Umwelt werden trotz der immensen Anzahl vorliegender Studien immer noch unterschätzt. Erwiesenermaßen belastet er nicht nur das Gehör, sondern hat auch schwerwiegende Auswirkungen auf das Nerven- sowie das Herz-Kreislauf-System des Menschen. Fluglärm hat einen großen Anteil an dieser Entwicklung.

Mit der individuellen Belästigung und Belastung der Anwohner/innen steigen auch die sozialen Kosten für die Behandlung (lärm)stress- und schadstoffinduzierter Erkrankungen und die Beseitigung bzw. Vermeidung von Umweltschäden. Laut WHO und JRC führt die Belastung durch Verkehrslärm allein in der EU und den sonstigen westeuropäischen Staaten zum Verlust von mehr als einer Million gesunden Lebensjahren pro Kalenderjahr.

Die Weltgesundheitsorganisation WHO ermittelt in einer im Frühjahr 2011 veröffentlichten Studie Lärm als zweitgrößtes Gesundheitsrisiko. Immerhin 39 Prozent aller Österreicherinnen und Österreicher leiden unter Lärm. Das zeigt die Mikrozen-

sus-Erhebung der Statistik Austria. Auch eine Umfrage von Fessel GfK bestätigt: In Ballungsräumen erwarten 84 Prozent der Befragten von der Politik einen Beitrag zur Verbesserung der Lärmbelastung.

die Kinder und Jugendlichen aus dem ganzen Stadtgebiet, die die verschiedenen Schulen besuchen und die Beschäftigten in den Betrieben. Ob 60dB LDEN mit 45- oder 145-Tausend Flugbewegungen erreicht



Die Fluglärmimmissionen des Wintercharters 2012 im Wohngebiet von Innsbruck mit einem Monatsmittelwert von 62 dB(A) und darüber und Tagesmittelwerten von bis zu 68 dB (A) an den Wochenenden stellen schon lange keine Belästigung mehr sondern eine echte Belastung und Beeinträchtigung der Lebensqualität und Gesundheit dar.

Keine der Messstellen des Flughafens Wien erreicht diese Werte!

An die 13 000 Anrainer des Flughafens sind Fluglärmemissionen von 58 bis 60 dB(A) im Jahr (Mittelwert) ausgesetzt. Hinzu zu rechnen sind noch

werden, spielt für die Gesundheit der Menschen keine Rolle, Herz-Kreislauf, Ohr und Psyche werden gleichermaßen geschädigt.

Es ist daher die Aufgabe der Politik, für entsprechenden Lärmschutz - aktiv und passiv - zu sorgen und endlich die Menschen, die diesen Belastungen ausgesetzt sind, ernst zu nehmen.

Wir fordern daher u.a. ganz klar: Lärmschutzfördermaßnahmen durch den Flughafen, Unterlassung jedweder Unterstützung von (Billig)Fluglinien und Verzicht auf kommerzielle Probefläche Tyrolean fremder Maschinen.

Lärm nervt auch die SPÖ

Die Landesregierung sei gefordert, die bestehenden Gesetze zum Lärmschutz zu exekutieren, meint SP-Gesundheitssprecherin Gabi Schiessling. Ruhezeiten seien einzuhalten und auch zu überprüfen. „Das Problembewusstsein für die schädlichen Auswirkungen des Lärms fehlt.“ Es brauche mehr Sensibilität für Lärm und Lichtbelästigung. (TT)

Maßnahmen gegen Lärm gefordert

Im Zusammenhang mit der steigenden Lärmbelastigung fordert die grüne Landessprecherin Ingrid Felipe die Landesregierung auf zu handeln. Sie fordert die Wiedereinführung des sektoralen Lkw-Fahrverbots. Als Voraussetzung dafür sprechen sich die Grünen für Tempo 100 aus. (TT)

ASFINAG finanziert Lärmschutz in Zirl

Ende August starteten die Arbeiten zur Errichtung einer knapp 2,7 Kilometer langen Lärmschutzwand in Fahrtrichtung Bregenz im Bereich Zirl. Durch diese Lärmschutzwand erfahren knapp 800 Einwohner von Zirl, die im nördlich der A 12 Inntal Autobahn gelegenen Siedlungsgebiet leben, eine wahrnehmbare Verbesserung der Lärmbelastung durch den Verkehr. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich bis Ende November 2012 abgeschlossen sein. Die Kosten von 2,5 Millionen Euro für den Lärmschutz und den im Zuge des Projektes erforderlichen Sanierungsmaßnahmen trägt die ASFINAG. (TT)

Es muss sich also gemeinwirtschaftlich rechnen, diesen Betrag in die Gesundheit der Anrainer zu investieren. Wieviel ist die Gesundheit der Flughafenrainer der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft wert? Wie lange soll der Fluglärm in Tirol noch das Stiefkind in der Fluglärm Diskussion bleiben?

Lärm plagt ein Drittel der Tiroler

15 Jahre lang hat der Innsbrucker Internist Maximilian Ledochowski seine PatientInnen nach Lärmbelastung abgefragt. Rund 2000 Fragebögen hat er ausgewertet.

Das Ergebnis bestätigt die gängigen Lärmstudien. Ein gutes Drittel der von ihm befragten Tiroler fühlt sich lärmbelastet, Tendenz steigend. Diese Personen haben laut Ledochowski signifikant höhere Depressionswerte. Außerdem würden Lärmbelastete zu Übergewicht neigen. „Es besteht eine Wechselwirkung zwischen Lärmbelastung, Depression und Fettleibigkeit“, erklärt Ledochowski.

Vor allem junge und alte Menschen sind besonders gefährdet. Lärm führt zu Bluthochdruck und Lernschwächen bei Kindern. Bei Erwachsenen nimmt die Leistungsfähigkeit ab, das Herzinfarkt- und Schlaganfallrisiko steigt, alte Menschen werden schneller pflegebedürftig.

Der Innsbrucker Arzt hat sich deshalb mit Berufskollegen zusammengetan und eine Petition an den Tiroler Landtag

verfasst. „Die Politik möge dafür sorgen, dass die Lärmbelastung in Tirol geringer wird.“

Insbesondere die Inntalfurche gehört zu den Regionen Österreichs mit der größten Lärmbelastung. Die Berge wirken wie ein Amphitheater oder wie ein Hörsaal, wo der Schall noch verstärkt wird. Tirol hat eine sehr hohe Besiedlungsdichte. Dazu kommt die Tourismuswirtschaft, deren Attraktionen oft mit Lärm verbunden sind.

Die Tiroler Ärzte fordern in der Petition, endlich die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie umsetzen. Wie Lärmschutz funktionieren könnte, soll eine ständige Kommission, die es einzurichten gelte, erarbeiten, meinen die Ärzte vom Arbeitskreis für eine gesunde Umwelt. „Dieses Gremium könnte die Landesregierung beraten und eine Anlaufstelle für lärmgeplagte Tiroler sein“, sagt Ledochowski.

Europa lässt derzeit die Bevölkerung befragen, ein Fragebogen wird online gestellt.

EU - FLUGHAFENPAKET

Europas Flughäfen stehen vor einer Kapazitätskrise. Bis 2030 wird sich das Luftverkehrsvolumen in Europa nahezu verdoppeln.

Das Flughafenpaket beinhaltet drei Verordnungsvorschläge zu den Themen lärmbedingte Flugbetriebsbeschränkungen, Bodenabfertigungsdienste und Zeitnischen für Starts und Landungen. Mit der angestrebten Änderung der bestehenden europäischen Regularien will die Europäische Kommission die Rahmenbedingungen verbessern, um den Wettbewerb zu fördern und die Qualität der Dienstleistungen im Luftverkehr zu erhöhen.

All die geschieht unter dem Kriterium der Kosteneffizienz. Gesundheitsschutz der Anwohner oder Minimierung der Schadstoffemissionen fehlen.

WAS WIR WIE HÖREN

Das Gehör wurde von der Evolution als Warnsinn konzipiert. Im Gegensatz zum Auge, das wir zum Schlafen schließen, bleiben die Ohren immer "auf Empfang". Die vielfältigen Reize, die unsere Ohren aufnehmen, müssen von unserem Gehirn verarbeitet, gefiltert und bewertet werden. Dabei entscheidet nicht die gemessene Lautstärke über diese zentralnervöse Bewertung eines Geräusches. Im Urwald ist es bedrohlicher, wenn der übliche Vogelgesang plötzlich verstummt: dann nähert sich vielleicht ein Tiger! Sehr viele alltägliche und gewohnte Geräusche, wie das vertraute Rauschen des nahen Baches oder der Meeresbrandung, oder eben auch das Zwitschern der Vögel, wirken dagegen häufig sogar beruhigend.

Lärm: Was sagt die Umweltmedizin

Unter Lärm versteht man Schall, der entweder die Gesundheit gefährdet oder doch unangenehm und/oder belästigend wirkt. Zwar steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Schall als belästigend empfunden wird oder gar die Gesundheit gefährdet mit der Lautstärke, aber auch ein relativ leises Geräusch kann stören, wie etwa das nächtliche Surren einer Gelse sehr eindrucksvoll belegt. Viele Personen genießen lauten Schall, selbst wenn er bei längerer Einwirkung zu einer Ermüdung und letztendlich zu einer Schädigung der Sinneszellen im Ohr führen kann, z. B. bei einem Rockkonzert. Zwei verschiedene Personen können also das gleiche Schallereignis völlig unterschiedlich empfinden. Das Ausmaß und die Wahrscheinlichkeit des Belästigungsempfindens hängen dabei nicht nur von der Lautstärke sondern auch von der Verfassung des Empfängers und seinen Erwartungen und der Umgebungssituation ab. Auch Geräusche, die zu niedrig sind, um den Dauerschallpegel

(merklich) zu beeinflussen, können problematisch sein, etwa weil sie sich in ihrer Charakteristik (Tonhaltigkeit) deutlich von den Umgebungsgeräuschen unterscheiden.

Zahlreiche und unterschiedlichste Untersuchungen haben recht konsistent gezeigt, dass ein Dauerschallpegel von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht vor dem Fenster nicht nur das Risiko für Bluthochdruck und chronische Herzerkrankungen signifikant ansteigen lässt sondern erhöht auch den Bedarf an Psychopharmaka. Diese Werte werden von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und von der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (ÖAW) als Grenze zu gesundheitsgefährdenden Auswirkungen empfohlen, die in einem zu Wohnzwecken genutzten Gebiet so weit wie möglich unterschritten werden sollen. Dauerschallpegel von 55 dB(A) bei Tag und 45 dB(A) bei Nacht wurden daher von beiden als Werte des vorbeugenden Gesundheitsschutzes definiert.

Verkehrslärm: Neue Regeln überfällig

Fast 40 Prozent der ÖsterreicherInnen sind durch Verkehrslärm belastet. Doch wie steht die Politik zum Lärmschutz? Bald sollen die neuen Lärmkarten und Aktionspläne gemäß der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie vorliegen. Werden sie Verbesserungen bringen?

Nur wo die EU-Umweltverträglichkeitsprüfungsrichtlinie greift, also bei großen Neu- oder Umbauprojekten, gibt es in Österreich eine Grundlage für zeitgemäße Schutzstandards. Doch auch hier ist das Wasser nicht ungetrübt, wie die Vorgänge rund um die Umgehung der UVP-Pflicht für die Ausbaumaßnahmen am Flughafen Schwechat gezeigt haben. Bei bestehenden Einrichtungen ist der Lärmschutz immer noch ein Stiefkind in der Gesetzgebung.

Die Hauptversammlung der Bundesarbeitskammer hat daher im November 2011 einstimmig per Resolution die Bundesregierung aufgefordert, ehestens Maßnahmen für eine wirksamere Bekämpfung des Verkehrslärms zu ergreifen. Dazu braucht es eine Überarbeitung des Bundes-Umgebungslärmgesetzes und ein neu-

es Bundes-Verkehrslärmschutzgesetz.

Auszug aus der Resolution vom 23. November 2011:

1. Die AK verlangt bundeseinheitliche verpflichtende, am Gesundheitsschutz orientierte Grenzwerte und Schwellenwerte gemäß dem Vorsorgeprinzip sowie die Verankerung des Verursacherprinzips: Infrastrukturbetreiber sanieren zügig den Bestand und sind auch im Betrieb zur laufenden Lärm-



minderung verpflichtet.

2. Es soll eine verpflichtende Bundesländer-Zusammenarbeit bei Raumordnung und Verkehrsplanungen gesetzlich verankert werden, ebenso eine Länderzuständigkeit für Lärmmin-derungsplanung und die Anwendung fortschrittlicher Lärmmin-derungsverfahren.

3. Aktionspläne müssen die Problemzonen, in denen viele Menschen mit besonders hohem Lärmpegel leben müssen, konkret benennen, wirksame und konkrete Lärmschutzmaßnahmen für die nächsten fünf Jahre enthalten und offen legen, wie viele Menschen entlastet werden sollen.

4. Die Prioritätensetzung muss transparent sein.

Oberste Priorität müssen Maßnahmen haben, die möglichst vielen lärmgeplagten AnwohnerInnen helfen.

5. Bevölkerung und Fachöffentlichkeit müssen bei der Aktionsplanung effektiv mitwirken können. Aktionspläne müssen gerichtlich überprüfbar und die Individualrechte einklagbar sein. Wo Fensterförderungen angeboten werden, führen sie nicht zu einer Verkürzung der Rechte, sind kundenfreundlich und niederschwellig ausgestaltet. Auch Grundstückseinlösen werden bei besonderen Lärmlagen als ultima ratio angeboten.

Es ist hoch an der Zeit, dass diese Forderungen der AK bei der Politik Gehör finden und eine Umsetzung in den bis Mitte 2013 zu erstellenden Aktionsplänen finden.

Kritik an EU-Regel für Fluglärm

EU-Staaten sollen weiterhin selbst bestimmen können, mit welchen Maßnahmen sie ihre Bürger vor Fluglärm schützen, betonte SPO-EU-Delegationsleiter Jörg Leichtfried in Wien.

Ein Paket an Luftfahrt-Verordnungen der EU-Kommission sieht vor, unter anderem die Schutzmaßnahmen gegen Fluglärm auf EU-Ebene zu regeln - dies jedoch verknüpft mit dem Begriff der Kosteneffizienz, wie Leichtfried kritisiert. Mediationsverfahren und erzielte Resultate nach jahrelangen Verhandlungen mit den Betroffenen könnten somit von der Kommission einfach aufgehoben werden. „Sollte sich die Kommission durchsetzen, dann bedeutet das mehr Fluglärm“, sagt Leichtfried.

(TT, APA)

Der Lärm hat viele Seiten

Die von Univ.DoZ.Dr. Ledochowski erstellte Lärmstudie untermauert wissenschaftlich, worüber 33,9 % der Tiroler klagen: Lärm belastet, Lärm macht krank.

Die Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport (AIA) behandelt im Wesentlichen und schon lange den Lärmfaktor „Fluglärm“ und der belastet in Tirol speziell den Großraum Innsbruck.

Ein frappant gleiches Ergebnis wie das der allgemeinen Lärmstudie von Ledochowski gibt es in der breit gefächerten wissenschaftlichen Sozialraumstudie der Universität Innsbruck aus dem Jahr 2010 für Kranebitten: der Fluglärm stört 33 % (!) der dortigen Bevölkerung „eher bis sehr“, weitere 24% aber auch noch "teils teils".

Die AIA und mit ihr alle Fluglärm-Betroffenen sind zuversichtlich, dass die neue Stadtregierung das Lärmproblem generell, vor allem aber auch die Schutzmaßnahmen gegen Fluglärm sachlich angehen und machbare Lösungen umsetzen wird, weil sie erkannt hat, dass es nicht ausreicht, nur darüber zu reden, dass Lärm belastet und krank macht. Es braucht die richtigen Maßnahmen zum Schutz der Menschen.

(AIA an TT)

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