



INFORMATION 1/2014

Ausgabe Nr.22

Wintercharter heuer extrem laut

Was bedeutet ein Dauerschallpegel von 70 dB?

Wenn der Mensch einem Gesamtlärmpegel von 70 dB (z.B. Messstelle Ursulinen am 19.1.2014 von 6.00 bis 19.00 Uhr) ausgesetzt ist, können wir das vergleichen mit dem Geräusch einer Waschmaschine beim Schleudern, einem Staubsauger oder einem Rasenmäher, neben denen man in einem Meter Entfernung über 13 Stunden hinweg aushalten muss.

Genau das ist es, was uns der Flughafen und dessen Eigentümer zumuten. Ganz zu schweigen von den Spitzenpegeln, auf Grund derer erst so ein Ergebnis zustande kommen kann.

Die volkswirtschaftlichen Folgekosten von Lärm werden mit jährlich ca. 2 Milliarden Euro beziffert.

Doch was ist das schon? Hauptsache der Flughafen macht Gewinne!

Auf der Homepage des Landes Tirol können die Flug- und Umgebungslärmwerte unter www.tirol.gv.at/arbeitswirtschaft/esa/fluglaerm/ verfolgt werden.

Möglicherweise durch das Fehlen der sonst doch etwas Schall mindernden Schneedecke und natürlich auch durch eine andere Zusammensetzung des Fliegerpools erweist sich der derzeitige Flugverkehr vom und zum Flughafen als extrem laut.

Besonders in Kombination mit der Frequenz des jeweiligen Fluggeräts wird der Körperschall als zusätzlich belastend empfunden. Zwar fehlen uns durch den Ausfall der Messstelle bei den Ursulinen Vergleichswerte, doch werden wir durch die Ausschläge an der Messstelle Allerheiligen bestätigt.

Ein Rückblick auf den 4. Jänner 2014

zeigt an diesem Tag 120 Flugbewegungen - davon fünf Starts außerhalb der Betriebszeit - mit Maximalwerten bis 89,4 dB.

Tagesdurchschnittswerte im Jänner erreichten bei der Messstelle Ursulinen stolze 69 dB und in Allerheiligen 64 dB.

Bemerkenswert ist auch der Gesamtnachtwert (Flug und Umgebung) am 20.1.2014 mit 53 dB.

Es ist in Innsbruck bereits fünf nach zwölf, um endlich den dringenden erforderlichen Lärmschutzfonds zu installieren und wir werden uns auch mit dieser Forderung wiederum an die Eigentümervertreter wenden.

Lärmessstelle Ursulinen

Datum	Umgebung			Flugverkehr			Gesamt		
	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht
13.01.2014	57	52	48	61	55	46	63	57	51
14.01.2014	56	57	49	62	65	47	63	66	51
15.01.2014	57	53	50	64	64	47	65	65	52
16.01.2014	58	55	51	64	64	48	65	64	53
17.01.2014	58	54	52	65	63	57	66	64	58
18.01.2014	60	59	51	67	67	34	68	68	51
19.01.2014	65	53	51	69	60	49	70	61	53
20.01.2014	52	52	51	69	54	47	69	56	53

Lärmessstelle Allerheiligen

Datum	Umgebung			Flugverkehr			Gesamt		
	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht
13.01.2014	52	48	42	55	42	30	57	49	42
14.01.2014	52	50	40	52	56	29	55	57	41
15.01.2014	52	46	41	56	53	28	57	54	41
16.01.2014	53	51	42	57	58	28	58	58	42
17.01.2014	53	48	44	58	49	39	59	52	45
18.01.2014	56	50	43	62	56	34	63	57	44
19.01.2014	54	48	43	61	51	35	61	53	43
20.01.2014	52	47	42	64	32	0	64	47	42

Alle Zahlenwerte in dB

Neues rund um den Salzburger Flughafen

Die Fluglärmgegner im angrenzenden Bayern haben zuletzt einen herben Rückschlag erlitten: die vom alten Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) entworfene, sehr viel strengere Durchführungsverordnung wurde vom Außenministerium in Berlin zurückgezogen. Wenig später wurde Ramsauer in die Polit-Pension geschickt.

Trotzdem wollen die bayerischen Flughafenrainer weiterkämpfen. Die Vorsitzende des Aktionsbündnisses „Lebensqualität ohne Fluglärm“, Bettina Oestreich, denkt daher laut über einen spektakulären Protest nach. Dass sie sich damit in Salzburg keine Freunde mache, sei ihr klar, sagt sie. „Wir fühlen uns veräppelt, beleidigt und nicht ernst genommen.“ Am meisten stören Oestreich und ihre Mitstreiter folgende Dinge: Der Südanflug sowie das neue Anflugverfahren, bei dem über der Stadt Salzburg eine 180-Grad-Drehung gemacht wird, würden „so gut wie nicht angewendet“, sagen sie. Außerdem werde der Südanflug, der die Belastung für Freilassing senkt, durch veraltete Technik des Flughafens zum Ausnahmefall. weil der Flughafen Salzburg noch nicht auf ein GPS-Navigationssystem umgerüstet habe. Mit diesem weltweit angewendeten Verfahren sei die Landung kein Problem mehr. Starts in Richtung Süden seien laut Austro Control (österreichische Luftfahrtagentur) bei Windstille und auch Nordwind kein Problem, führte das Aktionsbündnis weiter aus.

Die Bayern haben daher 4000 Unterschriften gesammelt, 500 davon aus Salzburg, um den Staatsvertrag von 1967, der Grundlage für den Betrieb des Flughafens ist, zu kündigen.

Zahl der Flugbewegungen ist umstritten

Es werde in Salzburg immer nur von 17.000 Flugbewegungen pro Jahr gesprochen, „tatsächlich sind es aber 58.000, wenn man alle Sportflugzeuge, Schulungsflüge, Privatjets, Frachtflüge und Hubschrauber einrechne. Oestreich: „Die Freilassing haben immer noch nicht alle Daten über alle Flugbewegungen des Mozart Airports. Die vorgebrachten Datenschutzgründe halten sie für einen Vorwand. Die Verantwortlichen verfälschen so bewusst die Zahlen, lautet der klare Vorwurf. Wenn beispielsweise von 25 Landungen pro Tag die Rede sei, würden damit nur Linien- und Charterflüge erfasst. Mehr als zwei Drittel der Flugbewegungen würden so unter den Tisch fallen. Außerdem spreche man nur von den Landungen. Die Starts würden bewusst nicht angesprochen.

Hunderte Millionen Euro Schaden

Auch wirtschaftlich hinterlässt der Flugverkehr Schäden im Raum Freilassing. Bettina Oestreich verwies auf Zahlen der Kronenzeitung, die den Wertverlust bei Grundstücken auf insgesamt 739,5 Millionen Euro berechnete. "Hier wäre es nicht verwunderlich, wenn die Freilassing, Surheimer, Saaldorfer und Ainringer Grund- und Immobilienbesitzer eine Schadenersatzklage gegen die Eigen-

tümer des Flughafens Salzburg anstreben würden", meinte Erich Precht vom Bund Naturschutz.

Außerdem fordern die Bayern eine Umweltverträglichkeitsprüfung für den Terminal 2: „Der ist ein Schwarzbau“, sagt Michael Behringer vom Bund Naturschutz.

Was sagt Flughafensprecher Alexander Klaus zu den Vorwürfen?

„Beide Anflugverfahren werden sehr wohl genutzt, aber noch nicht in dem Ausmaß, wie es sich die Freilassing wünschen“, da bei beiden Verfahren Wind und Wetter wichtige Kriterien seien. Für die Datenweitergabe sei das Verkehrsministerium in Wien zuständig, sagt der Flughafensprecher. Auch das Thema UVP lässt ihn kalt: „Wir haben ein Gutachten eingeholt. Das zeigt eindeutig, dass der Terminal 2 rechtsgültig betrieben wird.“

Die Manager des Salzburger Flughafens betonen, der Charter-Verkehr mit Winterurlaubern an Samstagen sei deutlich zurückgegangen. In der Debatte um die Lärmbelastung für Anrainer ist das schon angekommen.

Wie sich die Bilder doch gleichen.

Ob Salzburg oder Innsbruck oder anderswo, die Betroffenen der Wildwüchse im Flugverkehr werden mit falschen und/oder beschönigten Daten ins Unrecht gestellt und ihre Beeinträchtigungen in Gesundheit und Lebensqualität verharmlost. Die jeweiligen Politiker brechen unter dem Druck der Wirtschaft ein und übernehmen nur zu gerne die Aussagen der Fliegerlobby.

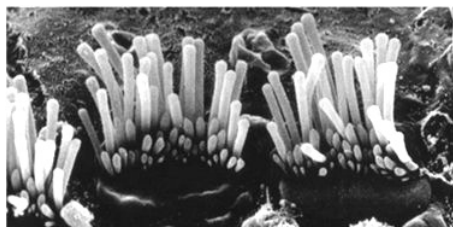
Auswirkungen von Lärm auf das Ohr

Lärm, also Schall einer bestimmten Stärke, schädigt die Haarzellen des Innenohres. Dies geschieht entweder durch eine direkte mechanische Zerstörung oder über Stoffwechsel- oder Durchblutungsstörungen dieser Zellen.

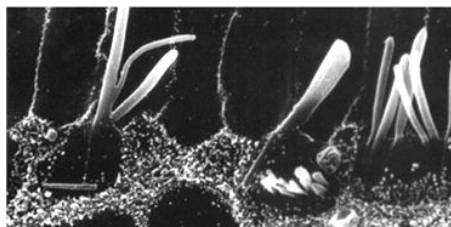
Sind die Schädigungen zu intensiv oder von zu langer Dauer, so sterben die Zellen ab. Einmal zerstörte Sinneszellen des Innenohres können vom Körper nicht ersetzt werden, man spricht dann von irreversiblen Schäden.

den.

Das Ausmaß der Schäden hängt von mehreren Größen ab: der Stärke und der Art des Schallpegels sowie der Dauer und dem Zeitablauf seiner Einwirkung auf das Innenohr



Intakte Stereozilien
(Haarsinneszellen
im Innenohr)



Defekte, durch
Lärm zerstörte
Stereozilien.

Fluglärm-Messstelle Ursulinen

Zur Messung des durch Starts und Landungen verursachten Fluglärms befinden sich rund um den Innsbrucker Flughafen 3 Messstellen.

Die Messstelle NMT1 bei den Ursulinen, die NMT2 in Völs und die NMT3 in Allerheiligen.

Nicht bewertet wird der sog. Bodenschall, der jedoch gerade im Wintercharakter einen nicht unbeträchtlichen Teil der Lärmemissionen darstellt. Dieser wird nach wie vor dem Umgebungslärm zugerechnet und ist sicher mit verantwortlich, dass z.B. an der Messstelle Allerheiligen der Umgebungslärm oft höhere Werte aufweist

als der Fluglärm.

Seit Jahren, eigentlich seit ihrem Bestehen, kommt es bei der Messstelle NMT 1 immer wieder zu tagelangen Ausfällen, wie auch im Dezember/Jänner 2013/2014.

Da es sich bei der Berechnung des Fluglärms um einen Mittelwert handelt (siehe unsere letzte Ausgabe) ist es sicher nicht korrekt, eine Monatsberechnung auszuweisen, wenn gerade von der lautesten Messstelle 1/3 der Schallereignisse fehlt.

Ein Blick auf die Ergebnisse der Messstelle Allerheiligen in diesem Zeitraum zeigt, dass gerade diese Tage die

schallintensivsten des Monats Dezember waren.

Dieses unzuverlässige und in die Jahre gekommene Messgerät muss schnellstmöglich ausgetauscht werden!

Den Jubelmeldungen über die großartige finanzielle Situation des Flughafens zufolge dürfte das sicher kein Problem sein. Allein schon deshalb, weil man von Flughafenseite immer wieder betont, wie sehr man auf die Anliegen der Anrainer Rücksicht nimmt, müsste man doch auch ein Interesse daran haben, diese Rücksicht durch vollständige Daten zu untermauern.



Einladung zur Generalversammlung

Wir dürfen Sie herzlich zur Generalversammlung der Anrainer-schutzgemeinschaft Innsbruck Airport am Freitag, den 14.3.2014 um 19.30 Uhr in das Kolpinghaus, Innsbruck, Viktor-Franz-Hess-Straße einladen.

Tagesordnung:

- Begrüßung und Berichterstattung durch den Vorstand
- Entgegennahme und Genehmigung des Rechenschaftsberichts und des Rechnungsab-

schlusses

- Wahl, Bestellung und Enthebung des Vorstandes und der Rechnungsprüfer
- Beratung und Beschlussfassung über auf der Tagesordnung stehende Fragen
- Allfälliges

Anträge zur Generalversammlung sind mindestens eine Woche vor dem Termin der Generalversammlung beim Vorstand schriftlich einzureichen.

Bei der Generalversammlung sind

alle Mitglieder teilnahme- und stimmberechtigt.

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

Nutzen Sie die Gelegenheit, durch das Einbringen von Ideen und/oder persönlichem Engagement unsere Arbeit zu unterstützen und vor allem, um klar zu machen, dass die Stimme der betroffenen Anrainer von den Verantwortlichen gehört werden muss.

Luftverkehr fliegt aus dem Emissionshandel

Am 20. Dezember 2007 einigten sich die EU-Umweltminister, ab 2012 auch den Luftverkehr in den EU-Emissions-rechtehandel einzubeziehen.

Alle Fluglinien, die in der EU starten oder landen, müssten in Zukunft unabhängig von ihrer Herkunft Emissionszertifikate kaufen – auch für Interkontinentalflüge. Damit sollte der seit 1990 um 87 Prozent gewachsene CO₂-Ausstoß des Luftverkehrs verringert werden. Der Luftverkehr in der EU-25 verursacht jährlich gut 130 Millionen Tonnen CO₂,

Nicht-EU-Staaten sprachen sich daraufhin gegen die Einbeziehung „ihrer“ Fluggesellschaften in den EU-Emissionshandel aus. Indien, Russland,

die Vereinigten Staaten und die Volksrepublik China verboten teilweise ihren Fluggesellschaften, sich diesen Regeln zu unterwerfen.

Nun ist die EU-Kommission mit ihrem Vorhaben, den internationalen Luftverkehr in den Emissionshandel einzubeziehen, gescheitert.

Die EU ist vor den Ländern eingeknickt, die ihren Fluglinien verboten haben, die nach der EU ETS-Richtlinie, dem Emissionshandelssystem der EU, beziehungsweise den jeweiligen innerstaatlichen Umsetzungen verlangten CO₂-Zertifikate für internationale Flüge zu zahlen.

Statt gerichtlich gegen die Zahlungsverweigerer vorzugehen, wurde auf EU-Ebene beschlossen, diese

Verpflichtung auszusetzen, angeblich, um unbelastet auf der Ebene der Internationalen Zivilluftfahrtsorganisation (ICAO) die Einführung eines internationalen Systems des CO₂-Handels für Fluglinien verhandeln zu können.

Die Ausarbeitung eines derartigen „marktbasierten Mechanismus“ wurde bei der letzten ICAO-Generalversammlung im September aber auf die lange Bank geschoben, mindestens bis zum Jahr 2020.

Der Flugverkehr ist in den Industriestaaten für gut drei Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich, bei stark steigender Tendenz.

Erwartungsgemäß begrüßt die Luftfahrt diesen Beschluss.

EU-Emissionshandel - was ist das?

Der EU-Emissionshandel (European Union Emission Trading System, EU ETS) ist ein marktwirtschaftliches Instrument der EU-Klimapolitik mit dem Ziel, die Treibhausgasemissionen unter möglichst geringen volkswirtschaftlichen Kosten zu senken. Österreich hat sich verpflichtet im Zeitraum zwischen 2008 und 2012 seinen Ausstoß an CO₂-Äquivalenten um 13 Prozent auf 68,8 Millionen Tonnen zu reduzieren. Die im Zuge des EU-

Emissionsrechtehandels festgelegten Emissionsreduktionen reichten nicht aus, um diese Ziele zu erreichen.

In zwei Tranchen kaufte Österreich seit 2008 3,5 Millionen CO₂-Zertifikate von Lettland, der Kaufpreis blieb geheim. Insgesamt soll Österreich seit Beginn des Emissionsrechtehandels 45 Millionen Zertifikate zu je einer Tonne CO₂ von Ländern wie Spanien, Japan, Niederlande, Estland, Lettland und Tschechien gekauft ha-

ben. Der Durchschnittspreis wird mit 9 Euro pro Tonne angegeben.

Im November 2011 rechnete Österreich mit Ausgaben von 600 Millionen Euro, um fehlende CO₂-Zertifikate aus dem Ausland zuzukaufen und so die internationalen Verpflichtungen im Jahr 2014 zu erfüllen.

In Summe dürfte Österreich aufgrund der voraussichtlichen Verfehlung der Klimaziele 1,1 Mrd. Euro nachzahlen müssen.

Flugverkehr, Politik und der Umgang mit den Zahlen

Zum Schluss noch ein besonderes Zuckerl aus der im Stadtmagistrat Salzburg aufliegenden Broschüre: „Planung für die ganze Stadt“.

Da heißt es doch tatsächlich unter „Stadtplanung in Zahlen“: „3,5 Milliarden Flugbewegungen seit 1991 lärmtechnisch überwacht“.

Rechnen wir kurz nach:

In 23 Jahren 3,5 Mrd. Flugbewegungen in Salzburg, das ergibt im Jahr über 150 Mio, somit pro Tag mehr als 410 000 Flugbewegungen.

Fehler im Umgang mit Flugbewegungszahlen sind uns vom Salzburger „Rechengenie“ Jell“ schon zur Genüge

bekannt, doch diese Zahlen setzen dem Ganzen die Krone auf.

Bedenklich ist, dass sie von der Politik unreflektiert übernommen werden.

Die Broschüre ist mit "Stand 9-2013" gekennzeichnet und liegt im Bürgerservice/Schloss Mirabell auf.

Mitgliedsbeitrag

Dieser Ausgabe liegt ein Zahlschein bei.

Um wie bisher in Ihrem Interesse weiter arbeiten zu könne, bitten wir um verlässliche Überweisung des Mit-

gliedsbeitrages für das Jahr 2014 in Höhe von € 12.-.

Gleichzeitig bedanken wir uns für Ihre Treue und ein besonderes Dankeschön an alle, die uns immer wieder

durch Spenden unterstützen.

Selbstverständlich ist auch jeder gerne eingeladen, sich durch persönliche Mitarbeit im Verein einzubringen.

Impressum:

Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport - AIA, ZVR-Zahl 875003789

p.A. Ulrike Unterleitner, 6020 Innsbruck, Lohbachufer 15

Tel.Nr. 0699-12263546, E-Mail: schutzgemeinschaft@aon.at

Bankverbindung: BAWAG PSK Innsbruck, Kto.Nr. AT461400066810-063-492