



Auswertung der Umfrage zur Fluglärmbelastung

Gegen Ende des Frühjahrs 2014 wurde seitens der Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport der Versuch unternommen, eine Abschätzung über das Ausmaß der Beeinträchtigung der Lebensqualität durch den Betrieb des Innsbrucker Flughafens auch über den Kreis der Mitglieder der AIA hinaus vorzunehmen.

Unser Ziel war, aus ausgewählten Gebieten Innsbrucks Informationen über die Auswirkungen des Flugverkehrs zu erhalten, bzw. wie diese subjektiv empfunden werden.

Die Befragung wurde durch einen Postwurf an jeden Haushalt in ausgewählten Postrayons vorgenommen. Die Zielgebiete waren

- ♦ Hötting West, Peerhof, Allerheiligen, Sadrach
- ♦ Mitterweg, Fürstenweg, Tiergartenstraße,
- ♦ Höttinger Au
- ♦ Sieglanger, Mentlberg
- ♦ Mühlau

Im Wissen, dass damit natürlich bei weitem nicht das gesamte Stadtgebiet erfasst ist - ebenso wenig Völs und weitere besonders stark belastete Gebiete wie z.B. Kranbitten und die Lohbachsiedlung- und die Postrayons die angeführten Straßenzüge auch nicht gesamt beinhalten, sollte uns diese Befragung einen ersten Überblick verschaffen. Der Zeitpunkt nach dem Wintercharter schien günstig, um die noch frischen Eindrücke abzufragen.

Es interessierte uns die Einschätzung der Betroffenen durch die folgenden Fragen:

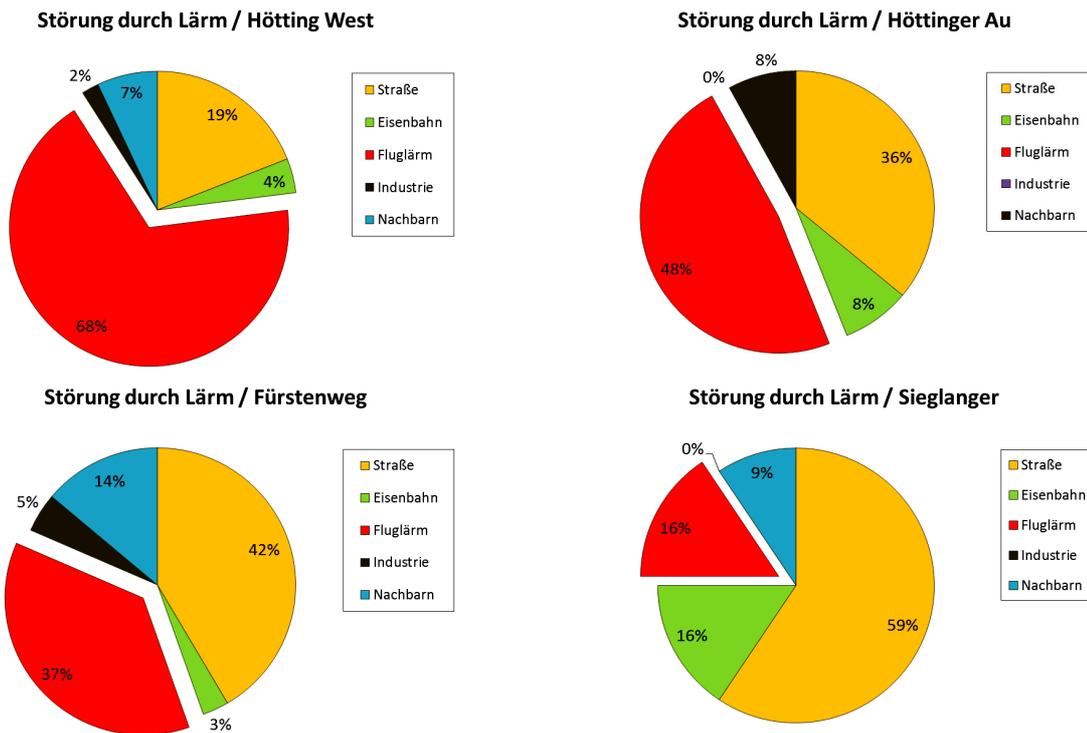
- ♦ Bewertung Fluglärm im Vergleich zu anderen Lärmquellen
- ♦ Art der störenden Flugbewegungen (Abflug, Landeanflug, Bewegungen auf der Piste)
- ♦ Entwicklung der Lärm- und Luftsituation im Verlauf der letzten Jahre
- ♦ Jahreszeitliche Beurteilung
- ♦ Unterstützung durch die Politik

Zu unserer großen Überraschung war der Rücklauf sensationell. Von den insgesamt 1800 verschickten Fragebögen wurden etwas über 400 - das sind beachtliche 22% - ausgefüllt und teilweise kommentiert an uns zurückgeschickt.

Bei der Auswertung der Fragebögen zeigte sich anhand der Antworten und der persönlichen Kommentare, dass die Resonanz nicht nur auf jenem Personenkreis beschränkt blieb, der unter dem Fluglärm leidet, sondern auch einige Rückmeldungen erfolgten, die sich explizit für den Flughafen einsetzten und eine Lärmbelastung für die Anrainer in Abrede bzw. eine Abwägung von Nutzen des Flughafens im Interesse des Tourismus und der Wirtschaft versus Lärmbelastung zur Diskussion stellten. Auch diese flughafenpositiven Reaktionen sind uns wichtig, um daraus eine Repräsentativität der Stichprobe ableiten zu können.

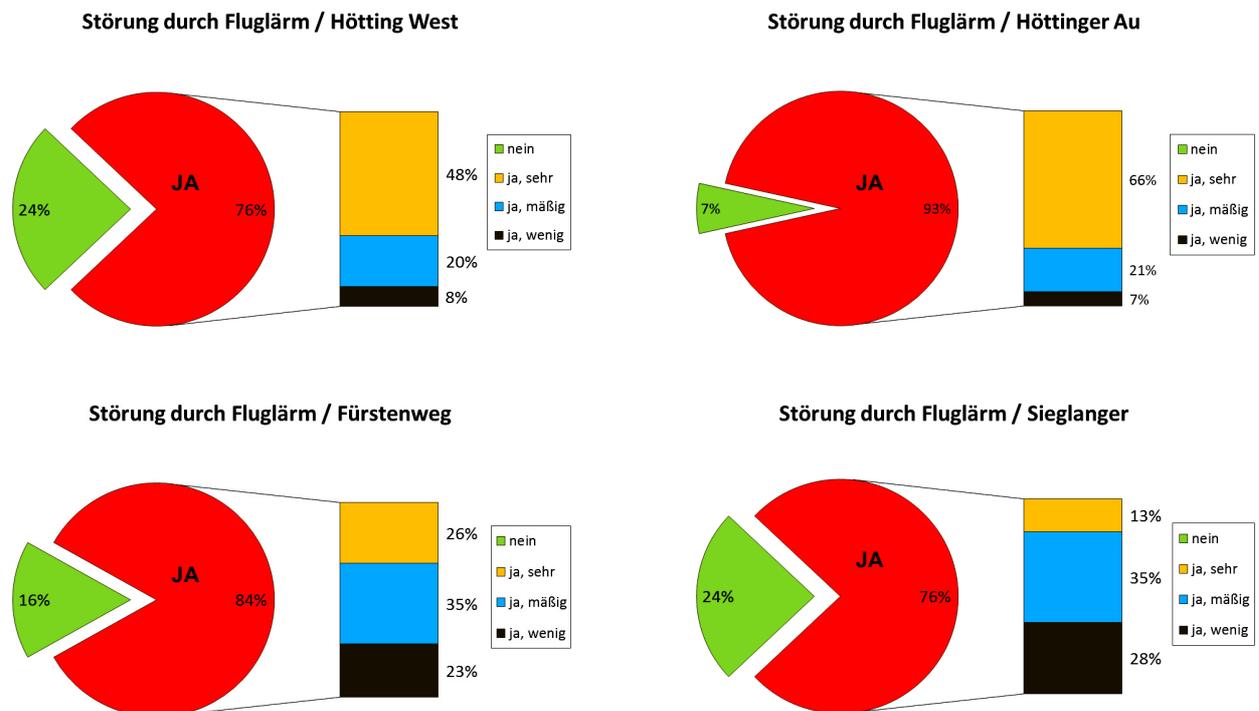
In einer zusammengefassten Auswertung sollen nachfolgend die aus unserer Sicht wichtigsten Ergebnisse dargestellt werden.

Störung durch Lärm allgemein:



Es zeigt sich, dass mit zunehmender räumlicher Distanz zum Flughafen die Anzahl der Rückantworten abgenommen hat. Dies ist als Zeichen zu werten, dass mit zunehmender Flughöhe der Lärm nicht mehr als so störend wahrgenommen wird wie von jenen, die auch den direkten Lärm von den Bewegungen auf der Piste (Beschleunigung, Bremsvorgang, Anfahren zur Startposition) beeinträchtigt werden. Weiters zeigt sich, dass für Anrainer an Hauptverkehrsstraßen bzw. an der Autobahn der Straßenlärm deutlich wichtiger wahrgenommen wird.

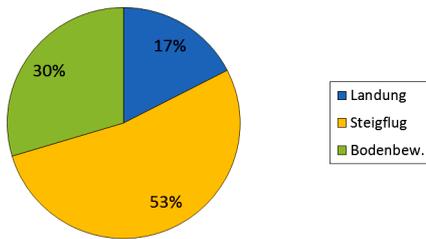
Ausmaß der Störung durch Fluglärm:



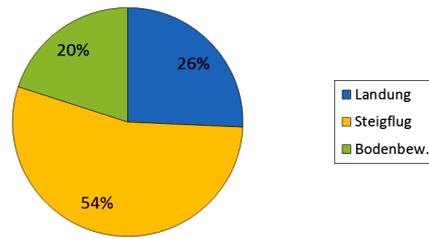
Mehr als drei Viertel der Bevölkerung der abgefragten Gebiete fühlen sich durch den Fluglärm gestört, Auch hier nimmt das Ausmaß der Störung mit der Nähe zur Piste zu. Es sind vor allem der Landelärm und die Bodenbewegungen, die hier ins Gewicht fallen, da diese das zeitliche Ausmaß der Störung verlängern.

Art der störenden Aktivität:

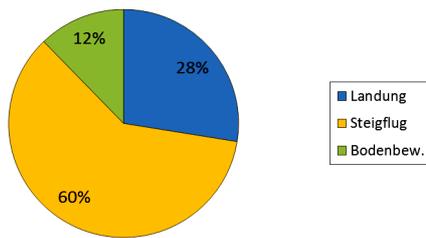
Störende Art der Flugbewegung /
Hötting West



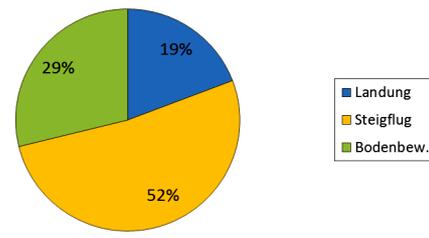
Störende Art der Flugbewegung /
Höttinger Au



Störende Art der Flugbewegung /
Fürstenweg



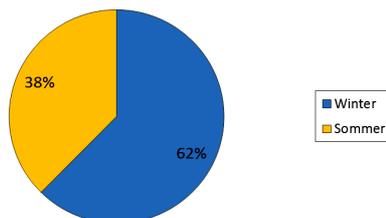
Störende Art der Flugbewegung /
Sieglinger



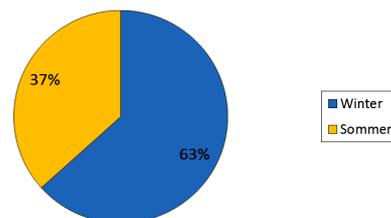
Mit der Nähe zum Flughafen nimmt der störende Effekt der Bewegungen der Flugzeuge am Boden deutlich zu. Insofern bestätigt sich dadurch der latente Zynismus, der bei der Erstellung der Lärmkarten durch das BMVIT, wo rechnerisch nur der Schall der Flugzeuge in der Luft, also ohne Berücksichtigung der auf der Piste beschleunigenden und bremsenden Lärmereignisse berücksichtigt wird. Damit schneidet man die relevante zeitlich lang andauernde Lärm erzeugende Bewegung willkürlich aus dem Berechnungsschritt heraus, andererseits werden die Grenzwerte zufällig genau so festgelegt, dass diese gerade nicht überschritten werden und somit formal keine signifikante Lärmbelastung festgestellt wird.

Jahreszeitliche Beeinträchtigung:

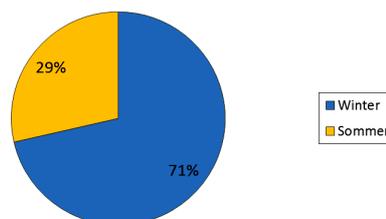
Jahreszeitliche Beeinträchtigung /
Hötting West



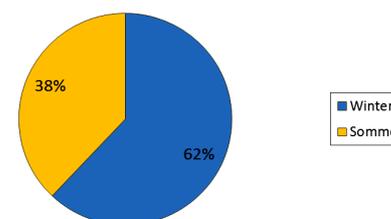
Jahreszeitliche Beeinträchtigung /
Höttinger Au



Jahreszeitliche Beeinträchtigung /
Fürstenweg



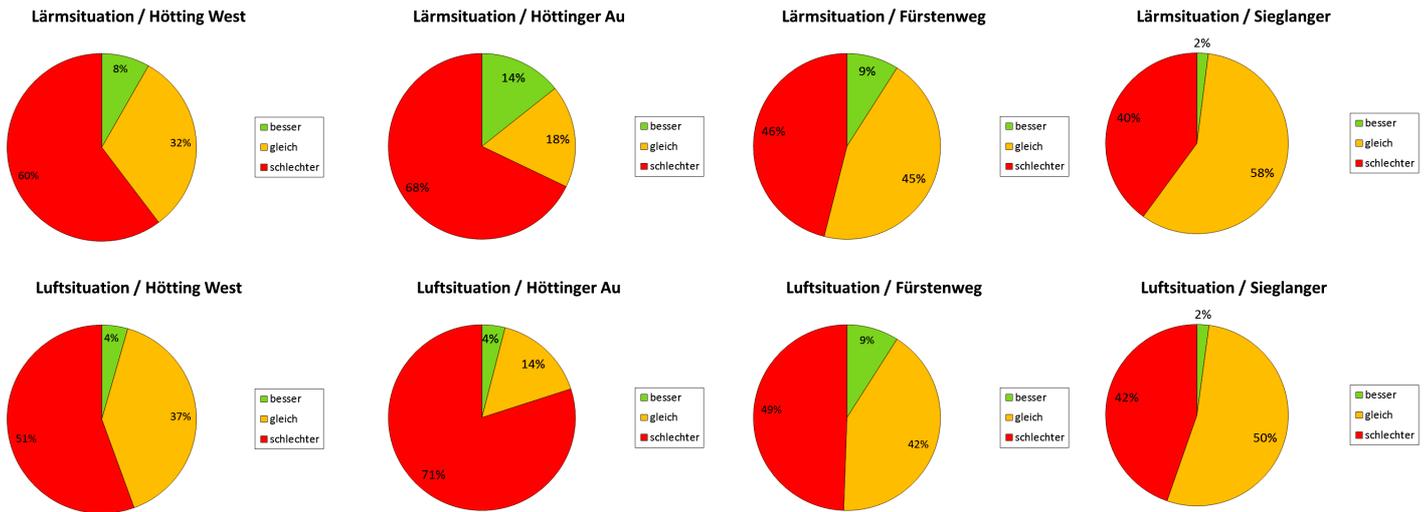
Jahreszeitliche Beeinträchtigung /
Sieglinger



Die gefühlte Belästigung im Winter ist demnach doppelt so stark wie im Sommer, obwohl man sich im Winter eher im Gebäude aufhält und der Lärm durch die geschlossenen Fenster in die Wohnungen dringt. Dies ist für uns ein Zeichen dafür, dass die Belastung durch den Wintercharter mit den Flugbewegungen im Minutentakt vor allem während der Wochenenden die größte Belastung darstellt. Mit eine Rolle spielt natürlich auch, dass das Gros der Flugbewegungen in den Monaten des Wintercharters stattfindet.

Es muss daher unbedingt eine Entlastung an den Wochenenden stattfinden, sowohl was die Anzahl der Starts und Landungen betrifft, wie auch die Zahl der Flugbewegungen in der Zeit. Starts im Minutentakt sind einzustellen.

Lärm- und Luftsituation:

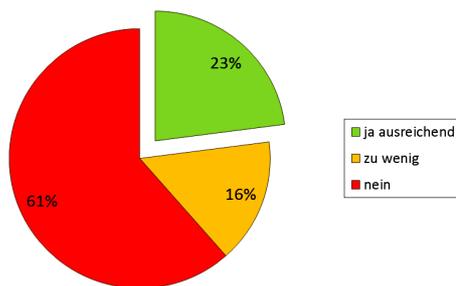


Bei der Lärm- und Luftsituation wurde eigentlich keine Verbesserung fest gestellt. Der Großteil der Befragten empfand sie sogar als schlechter. Dies trotz des Einpendelns der Flugbewegungen in den letzten Jahren auf ein relativ gleiches Niveau

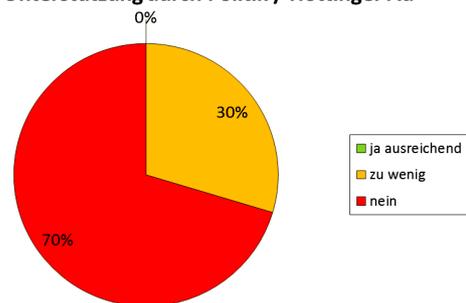
Mit ein Grund könnte sein, dass nach der Innverlegung durch den Wegfall des Inndamms, die Flugzeuge besser ausgelastet werden können und dadurch gerade in den Flughafen nahen Gebieten der Startvorgang lauter geworden ist.

Unterstützung durch die Politik:

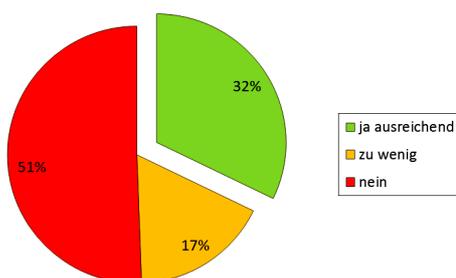
Unterstützung durch Politik / Hötting West



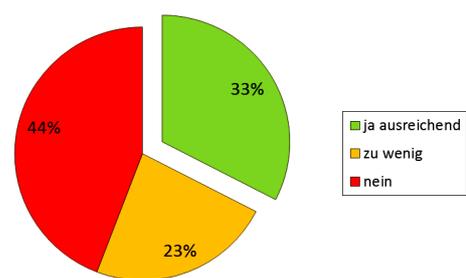
Unterstützung durch Politik / Höttinger Au



Unterstützung durch Politik / Fürstenweg



Unterstützung durch Politik / Sieglanger



Generell zeigt sich die Einschätzung, dass die Unterstützung der Politik im Kampf gegen den Lärm als nicht vorhanden bis sehr gering eingestuft wird. Aus unserer Sicht handelt es sich dabei um das Ergebnis aus der jahrelangen Erfahrung, dass die Flugbewegungen und Passagierzahlen stetig nach oben steigen und dieser Umstand vom Flughafen, der Politik und der Tourismusindustrie im Sinne der Gewinnmaximierung wohlwollend und fördernd zur Kenntnis genommen wird.

Auch der Ausblick auf das beabsichtigte Förderprogramm für Lärmschutzfenster dürfte hier wenig ändern, da die zugrunde liegenden, auf das gesamte Jahr gerechneten Mittelwerte höchstens als erster Schritt, jedoch keinesfalls als ultimo Ratio betrachtet werden können und wir als AIA über Jahre darauf hingewiesen haben und hinweisen werden.

Abschließend dürfen wir feststellen, dass wir nicht annähernd mit einem derartig hohen Rücklauf der Fragebögen gerechnet haben und möchten uns bei allen für die Mitarbeit bedanken. Wir beabsichtigen, diese Befragung im Jahr 2015 auf das gesamte Stadtgebiet auszudehnen.