

Sponsoring. Post  
Verlagspostamt 6020  
Postgebühr bar bezahlt  
Jahresabonnement € 12.-  
GZ 02Z030291 S



INFORMATION 2/2016

Ausgabe Nr.27

## Flughafen und Tyrolean Technik im Gespräch mit der AIA

*Auf Einladung des Flughafendirektors DI Pernetta besuchte der Vorstand der AIA im April die Werft der Tyrolean Technik (TAT) zu einem Gespräch mit dem neuen Geschäftsführer Bernd Meyer.*

Die Themen waren vielfältig, nicht zuletzt, da im Vorfeld in der Presse über die „Ausbaufähigkeit“ des Wartungsbetriebes der Turboprops berichtet wurde.

Als ein besonderes Anliegen wurde von der AIA die im heurigen Wintercharter auffallend frühzeitige, laute und lang andauernde Lärmentwicklung am Flughafen an allen Samstagen und Sonntagen ab 6:30 Uhr angesprochen. Es handelt sich dabei um die sogenannten APUs (auxiliary power units, siehe auch Bericht auf Seite 3), die diese Flugzeuge mit Strom versorgen und nach dem nächtlichen Aufenthalt am Flughafen beheizen. Dieser Vorgang begann an jedem Wochenende pünktlich um 6:30 Uhr und wurde von einem eigens dafür eingeflogenen Mitarbeiter der AUA vorgenommen, offensichtlich aus Bequemlichkeitsgründen und ohne Rücksicht auf die Anrainer, in Unabhängigkeit vom tatsächlichen Startzeitpunkt pünktlich bei allen Flugzeugen um 6:30 Uhr.

Diese hochgradig absurde Situation wurde von Herrn Dir. Pernetta und Herrn Meyer ehrlich als unbefriedigend eingestuft und für die Zukunft eine Verbesserung dahingehend versprochen, dass die Betreuung der Jets durch einen lizenzierten Mitarbeiter vor Ort durchgeführt werden soll - nachdem eine formale Ausweitung der diesbezüglichen Befugnisse für die Tyrolean von der AUA offiziell bestätigt wird. Zusätzlich soll ein weiteres mobiles Klimagerät angeschafft werden.

Was die sog. „Fremdwartungen“ von Flugzeugen nicht Innsbruck ansässiger Turboprops betrifft, so erklärte der Geschäftsführer der TAT, dass hier von der Kapazität her die Anzahl von zusätzlichen Wartungen sehr beschränkt sei und derzeit keine neuen Märkte aufgetan werden. Juristisch vollkommen unklar sind unserer Ansicht nach diese Fremdwartungen insofern, als die Werft und insbesondere der Probelaufstand laut Bescheid vom Dezember 1987 explizit für die hier heimische Fluglinie Tyrolean gilt. Es handelt sich dabei um einen Hilfsbetrieb im Interesse der Sicherheit der Flugzeuge der hier ansässigen Fluggesellschaft. Es ist unklar, inwieweit die Gültigkeit dieses Bescheides von der Tyrolean einfach auf die AUA/Lufthansa bzw. die TAT übertragen werden kann, ebenso wie die vorgenommene Ausweitung des Wartungsbetriebes hin zu einem gewinnorientierten Gewerbebetrieb unter dem juristischen Deckmantel eines Hilfsbetriebes ohne Beachtung von Anrainerrechten.

Es sind aber vorrangig nicht die in der Halle durchgeführten Arbeiten an den Maschinen sondern die damit einhergehenden Triebwerksprobeläufe, die sich je nach Wartungsart mit Unterbrechungen über Stunden hinziehen können und uns besonders auch an den lauen Sommerabenden den Aufenthalt im Freien vermiesen und eine Unterhaltung auf der Terrasse oder am Balkon unmöglich machen. Die Problematik dieser wohl einzigartigen Fehlkonstruktion, die den Lärm jetzt bereits über Jahrzehnte ins Wohngebiet kanalisiert, ist bekannt.

***Alles in allem können wir von einem guten Gespräch berichten und hoffen, auf dieser Basis weiter zu arbeiten .***

## Umfrage der AIA zur Auswirkung von Verkehrslärm

Nach Ostern haben wir auch heuer wieder einige Gebiete Innsbrucks und diesmal auch einen Teil von Völs mit einem Fragebogen beschickt, um das subjektive Empfinden der Menschen zum Verkehrslärm zu erfahren.

Diesmal waren es Kranebitten, Lohbachsiedlung und Kranebitter Allee, Gießensiedlung und Völs West.

Der Rücklauf der Fragebogen war mit ca. 10% wieder überraschend gut.

Derzeit arbeiten wir an der Auswertung der Antworten und werden das Ergebnis veröffentlichen.

*Man wird doch noch träumen dürfen*



## Umstrittene Lärmstudie

*Die Mediziner kritisierten unter anderem die Informationsmaterialien für die Teilnehmer der Blutdruck-Untersuchung.*

*Eine an alle Probanden verteilte Abbildung zeigt, wie die Manschette des Blutdruckmessgeräts über den Pullover und statt am Oberarm über die Ellenbeuge angelegt werde.*

*Diese gemessenen Werte seien daher kaum zu verwerten.*

*Angesehene Mediziner sprechen der kürzlich vorgelegten NORAH - Lärmstudie wegen methodischer Fehler ihre Aussagekraft ab.*

Mit dem Auftrag zur Studie wollten das Land Hessen die Kritiker des Ausbaus des Frankfurter Flughafens besänftigen. Dort liegt der im Zuge der Flughafenmediation zugesagte Anti-Lärm-Pakt mit Lärmkontingenten immer noch auf Eis. Diese Diskussion wird die - so die Eigendarstellung - größte Studie zu den Auswirkungen von Verkehrslärm sicher nicht been-

den.

*Die Studie will beweisen, dass die gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrslärm doch geringer sind als bisher belegt. Es bräuchte daher keine strengeren Lärmschutzregeln, folgte der Frankfurter Flughafen.*

Es werden also solange Studien in Auftrag gegeben und gerechnet und untersucht, bis man das gewünschte Ergebnis erhält. Es spielt dann auch keine Rolle, wie widersprüchlich dies zu den bisher gewonnenen Erkenntnissen ist.

## Ausblick Wintercharter 2016/17

Der nächste Winter kommt bestimmt. Und damit auch die Chartermaschinen, die die Touristen zu Tausenden am Innsbrucker Flughafen absetzen, von wo sie dann mittels Busverkehr in die Täler gekarrt werden, wo sie bereits sehnsüchtig erwartet werden. Die Sehnsucht der

Anrainer geht in eine andere Richtung - nämlich möglichst weg von dem Lärm und den Abgasen. Wo die Touristiker das Klingeln des Euro in den Taschen hören, klingen uns die Ohren vom Start- und Landelärm. Erwarten dürfen wir mehr Verkehr unter der Woche mit z.B. fünfmal

Hamburg, Berlin, Düsseldorf, einen dritten Flug aus Gatwick und zweimal wöchentlich Amsterdam.

Die Austrian wollen statt der lästigen Fokker die Embraer 195 einsetzen. Ob die Maschinen, die dann zum Einsatz kommen, auch in Innsbruck leiser sein werden, wird sich zeigen".

### **Impressum:**

**Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport - AIA ZVR-Zahl 875003789**

p.A. Ulrike Unterleitner, 6020 Innsbruck, Lohbachufer 15, Tel.Nr. 0699-12263546, Mail: schutzgemeinschaft@gmx.at

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

# Auxiliary Power Units am Flughafen Innsbruck

Wie bereits im Beitrag auf Seite 1 erwähnt, sorgten im vergangenen Winter die Hilfstriebwerke (APU) der Jets für den Unmut der Anrainer.

Diese, meist am Heck angebrachte Gasturbine dient der Stromversorgung des Flugzeugs und der Erwärmung des Flugzeuginnenraums und damit dem Wohlfühlgefühl der Passagiere, die andernfalls in einem kalten Flugzeug Platz nehmen müssten.

Gestartet wurden diese Triebwerke bei allen über Nacht am Flughafen geparkten Flugzeugen um 6.30 Uhr früh und liefen bis zum Start der jeweiligen Maschine, unabhängig vom Startzeitpunkt. Dies führte zur stundenlangen Beschallung der Anrainer.

Eine Alternative zu diesen Gasturbinen sind mobile Stromversorger und Klimageräte. Eine andere Möglichkeit sind die sogenannten Pre-Conditioned-Air Units (PCA), die mit Bodenstrom betrieben werden.

Derzeit stehen am Flughafen etwa 10 mobile Geräte zur Stromversorgung und zwei mobile Klimageräte zur Verfü-

gung, die ebenfalls im Einsatz sind.

Auch die Luftverschmutzung durch diese Gasturbinen ist erwähnenswert. So verbrennt ein Triebwerk 115 Liter Kerosin pro Stunde, das bedeutet 368 Kilo Kohlendioxid, die in die Luft geblasen werden, zuzüglich der weiteren Verbrennungsrückstände wie Ruß, Schwefel- und Stickoxide.

Die Lage des Innsbrucker Flughafens im Talkessel, umgeben von den Bergen und die im Winter vorherrschenden Inversionswetterlagen sorgen dafür, dass die Bevölkerung neben dem Lärm auch mit diesen Abgasen bedient wird.

**Unsere Recherche ergab, dass der Einsatz dieser APUs aus Lärm- und Abgasgründen an zahlreichen deutschen Flughäfen untersagt ist, u.a. an den Flughäfen Bremen, Hamburg und München.**

Wir haben diese Problematik sowohl an die Politik und auch den Flughafen heran getragen und es werden bereits Gespräche geführt und nach einer Lösung gesucht.

## Sportfliegerei und Flugschulen

**Motorflugverkehr der Gewichtsklasse A:**

**Mittagsruhe werktags von 12.30 bis 14.00 Uhr, sonn- und feiertags von 12.30 bis 15.00 Uhr. In der Zeit der Mittagsruhe sind Platzflüge, Schulungsflüge unter 20 Minuten, Starts zu Rundflügen von weniger als 20 Minuten und Schleppflüge verboten.**

**An Sonn- und Feiertagen sind Platzflüge sowie Schleppflüge ab 15.00 Uhr nur zulässig, wenn das Luftfahrzeug einen Schallpegel von höchstens 70 dB aufweist. Zu Allerheiligen sind ausnahmslos Schulungsflüge, Platzflüge, Schleppflüge sowie Starts zu Rundflügen unter 20 Minuten verboten. Motorkunstflüge im Platzrundenbereich sind untersagt.**

Der Sommer kommt und damit die Jahreszeit, wo man sich gerne im Freien aufhält. Der Sommer kommt und damit die Jahreszeit, wo es die Sportflieger vermehrt in den Himmel treibt, denn die Einschränkungen durch den Wintercharter fallen ja weg. Und da hört man sie dann wieder, die Flugschüler im 10-Minutentakt, die Sightseer mit ihren Platzrunden und die uralten Liebhabermaschinen, die vor allem durch ihren Lärm hervorstechen und die Schleppmaschinen der Segelflieger.

Freilich gibt es am Flughafen Vorschriften zu Ruhezeiten, Platzrunden und Sportfliegerei allgemein.

Doch es scheint immer mehr, dass diese nur den Anrainern bekannt sind. Es ist daher wieder einmal an der Zeit, sie auch den Fliegern ins Gedächtnis zu

rufen. Es ist auch nicht nachvollziehbar, dass die Austro Control hier mit einer Großzügigkeit vorgeht, die schon an eine Verspottung der Anrainer grenzt.

So wie es derzeit aussieht, gibt es viel zu viele Flugschulen am Innsbrucker Flughafen. Auch außerhalb der Ruhezeiten sind diese ewigen Starts und Landungen nicht auszuhalten. Unter diesem Hobby einzelner leiden die Anrainer oft über den gesamten Nachmittag.

Wir haben bereits letztes Jahr auf diese Missstände aufmerksam gemacht. Das heurige Jahr zeigt, dass man nicht nur uns offensichtlich ignoriert.

Wir werden hierüber ein Gespräch mit dem Flughafen und der Politik führen. Der Wintercharter ist belastend genug!

# Sie wissen es - wir spüren es!

*Urbanisierung und eine steile Zunahme des Verkehrs sind die Hauptursachen der eskalierenden Umweltbelastung durch Lärm in Europa.*

Durch Verkehrslärm gehen in Europa mehr als 1 Million gesunde Lebensjahre verloren: 61 000 Jahre für ischämische Herzkrankheiten, 45 000 Jahre für kognitive Beeinträchtigung von Kindern, 903 000 Jahre für Schlafstörungen, 22 000 Jahre für Tinnitus und 654 000 Jahre für Beeinträchtigung der Lebensqualität.

## Lärm ist derzeit unerhört

*Zum internationalen Tag gegen Lärm 2016 veröffentlichte Bernhard Laback, Psychoakustiker am Institut für Schallforschung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften nachstehenden Artikel*

Unsere Ahnen haben ein hochsensibles Gehör entwickelt, um mittels Wahrnehmung leisester Schalle das Überleben im tägliche Kampf um Nahrung zu sichern. Dieses uns Menschen vererbte exquisite Sinnesorgan scheint im modernen Leben mit seiner zunehmenden Lärmbelastung zum Fluch zu werden.

Im Gegensatz zu den Augen, die wir verschließen können, ist unser Gehör rund um die Uhr aktiv. Während dies im Tierreich die Überlebenschance auch bei nächtlichem Angriff erhöht, birgt die Rund-um-die-Uhr-Belastung des Gehörs durch die Lärmquellen hochtechnisierter Gesellschaften vielfältige Gefahren für die Gesundheit. Robert Koch, Nobelpreisträger für Medizin aus dem Jahr 1905, konnte die bereits vorausahnen: "Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest."

Nach Schätzungen der WHO sind ca. 50% aller Europäer an ihrem Wohnort Verkehrslärm von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt. 30% müssen solche Schallintensitäten sogar während der Nacht ertragen. Hinzu kommt die meist noch deutlich höhere Belastung durch Schallquellen, denen sich viele von uns mehr oder weniger freiwillig aussetzen, insbesondere Musik über Kopfhörer.

**Wie wirkt sich Lärm auf die Gesundheit aus?** Zum einen verursacht Lärm bei hohen Schallintensitäten mechanische Überbelastung des sensibelsten Teils unseres Hörapparats, den Haarzellen im Innenohr. Die irreparable Schä-

*Laut dem Weißbuch 2011 der Europäischen Kommission für Verkehr werden sich bis 2050 die durch Verkehrslärm bedingten externen Kosten um rund 20 Mrd. € erhöhen (im Vergleich zu 2005), sofern keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden.*

Dies veröffentlicht die EU. Umso mehr erstaunt, wie halbherzig und unternehmerschonend man agiert, wenn es darum geht, Maßnahmen im Sinne der Gesundheit der Bevölkerung zu ergreifen.

digung dieser Haarzellen macht nicht nur leise Schalle schlechter hörbar, sondern verschlechtert auch die wahrgenommene Qualität des Gehörten und erschwert damit das Sprachverstehen in Alltagssituationen mit Hintergrundschall. Eine besondere Tücke ist, dass die Auswirkungen oft erst nach langer Dauer der Lärmexposition bemerkt werden. Zum anderen verursacht lange andauernder Lärm - auch bei niedrigen Schallintensitäten - Herz-Kreislauf-Erkrankungen, reduziert die Konzentrationsfähigkeit und erhöht die Unfallgefahr. Darüber hinaus spielt die subjektive Einstellung gegenüber der Lärmquelle eine bedeutende Rolle. Negativ konnotierte Lärmquellen wie Autolärm können bei gleicher mechanischer Belastung der Ohren mehr Stress auslösen und damit schädigendere Wirkung entfalten als neutrale oder positiv besetzte Lärmquellen wie Meeresrauschen.

Unser Gehör hat Strategien entwickelt, um lauten Schall bis zu einem gewissen Grad zu unterdrücken. Eine Rückkoppelungsschleife vom Gehirn ins Innenohr reguliert die Übertragung der Schallwelle vom Innenohr an den Hörnerv. Vor dauerhaften und insbesondere technischen Schallen bietet dieser Mechanismus allerdings keinen ausreichenden Schutz.

Daher sind aktive Schritte notwendig, um die Entstehung von Lärm zu reduzieren. Dazu wird noch viel politischer Wille gefragt sein.

**Wenn wir vermeiden wollen, dass ganze Generationen von Hörgeschädigten und Lärmerkrankten heranwachsen, sollten wir bald beginnen, strenge Vorschriften zur Lärmemission bei technischen Geräten, insbesondere Verkehrsmitteln, einzuführen.**