

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



INFORMATION 3/2017

Ausgabe Nr.32

Olympia 2026 - nachhaltige Spiele?

Am Tag der Nationalratswahl werden wir Tiroler auch darüber abstimmen, ob sich unser Land für Olympia 2026 bewerben soll.

Die Fragestellung allein ist schon etwas sonderbar:

„Soll das Land Tirol ein selbstbewusstes Angebot für nachhaltige, regional angepasste sowie wirtschaftlich und ökologisch vertretbare Olympische Spiele 2026 legen?“.

Warum kann man nicht einfach fragen: „Sollen 2026 in Tirol Olympische Spiele durchgeführt werden?“.

Nein, der Wortlaut ist wohl durchdacht, möglicherweise hofft man, dass so einige mit „Ja“ stimmen werden, weil es ja nur darum geht, ein Angebot zu machen?

Vielleicht ist man aber einfach nur der Meinung, dass eine 270.000.-Euro teure Machbarkeitsstudie schon eine etwas gehobenere Formulierung der Frage erfordert.

Auch die 300.000 Euro teure Informationstour „Olympia im Dialog“ ist gestartet. Sie soll Wissenslücken schließen, offene Fragen klären und letztlich für eine pro-olympische Stimmung sorgen. Daher sollte sich jeder verantwortungsvolle Bürger mit möglichen Olympischen Spielen 2026 auseinandersetzen, deren Werbung uns bis jetzt schon „nachhaltige“ 570.000.- Euro gekostet hat.

Man spricht von Redimensionierung und für das Kapitel „Umwelt und Nachhaltigkeit“ wurde sogar ein Umwelt-Screening durchgeführt, „um frühzeitig Konfliktpotenziale zu erkennen“.

Nicht nur, dass Redimensionierung und Olympische Spiele noch nie zusammen gepasst haben und es auch in Zukunft sicher nicht werden, Konfliktpotenziale können wir auch kostenlos benennen, nämlich den zu erwartenden vermehrten Flugverkehr mit der zugehörigen Lärm- und Abgasbelastung.

Interessanterweise wird darauf in der Studie nicht eingegangen, obwohl gerade dies einen besonders nachhaltigen Effekt auf die Gesundheit der Anrainer haben wird.

Erinnern wir uns an die Fußball - EM im Jahr 2008. Da mussten die Anrainer Verständnis aufbringen für das Entgegenkommen an Sportler, Politiker, Königsfamilien und sonstige Prominente durch die Erlaubnis von Starts und Landungen fast rund um die Uhr. Das wird wieder passieren und noch gravierender, denn die Tagesslots sind voll durch den Wintercharter. Auf diese Art Nachhaltigkeit können wir gerne verzichten!

Daher sagen wir ganz selbstbewusst:

NEIN zu olympischen Spielen im Jahr 2026 in Tirol!

Gesamtlärbetrachtung Innsbruck

Wie hier schon erwähnt, wurden ab Mai 2017 Innsbrucker Bürger zur Lärmbelastung in Innsbruck befragt.

Diese Studie kann sicher zu einem wichtigen Instrument für die Raumordnung und zukünftige Planungen werden.

Leider ist uns bis jetzt niemand bekannt, der dazu interviewt worden ist. Wir haben daher keine Vorstellung zu der vorgenommenen Streuung.

Sollte jemand aus der Reihe unserer Mitglieder oder Abonnenten hierzu befragt worden sein, ersuchen wir um eine kurze Mitteilung per Mail oder Telefon.

Email:
schutzgemeinschaft@gmx.at

Mobil:
0699 12263546

Geruchszahlberechnung

Der Neubau eines landwirtschaftlichen Wirtschaftsgebäudes in Ampass führte zu heftigen Diskussionen zwischen der Gemeinde und der Landwirtschaftskammer auf der einen und dem Land Tirol auf der anderen Seite.

Das Land versagte dem Gebäude die aufsichtsbehördliche Widmung aufgrund der Emissionen von Lärm und Geruch. Die Abteilung Agrarwirtschaft im Land hat nämlich ein Gutachten erstellt und für die Widmung eine so genannte Geruchszahlberechnung vorgelegt.

Wir fragen uns, warum es diese Richtlinie nur im Zusammenhang mit Nutztierhaltung gibt. Es ist nicht gerechtfertigt, den Stallgeruch als störender und gefährlicher einzustufen als die zweifelsfrei belastenden Immissionen aus der Kerosinverbrennung der Flugzeuge, besonders während des Wintercharters am Innsbrucker Flughafen. „Ein lebenswertes Österreich für alle“ fordert André Rupprechter, Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, im Vorwort zu



dieser Richtlinie. **Warum gibt er dann nicht eine Studie zur Bewertung bzw. Beurteilung von Geruchsmissionen aus der Verbrennung fossiler Treibstoffe in Auftrag, um dann eine Richtlinie für die Anrainer der verschiedenen Verkehrszweige zu entwickeln?**

Flugzeuge lassen Kerosin über Bayern ab

In den letzten zwei Jahren haben Flugzeuge über Bayern 410,5 Tonnen Kerosin abgelassen - mehr als in jedem anderen deutschen Bundesland.

Von 2012 bis 2016 waren es mehr als 630 Tonnen Kraftstoff.

Das bayerische Verkehrsministerium schreibt, ihm seien „keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen“ für die Bevölkerung durch das Ablassen von Kerosin aus Flug-

zeugen bekannt. Ebenso lägen „keine Kenntnisse zu eventuellen Auswirkungen von abgelassenem Kerosin auf die Tier- und Pflanzenwelt sowie auf Oberflächengewässer und Grundwasser vor“.

Doch noch immer gibt es keine Studie über die Risiken für Gesundheit und Umwelt. Man beruft sich darauf, dass der weitaus größte Teil dieses „Kerosinnebels“ in höheren Luftschichten verdunstet, widerspricht aber nicht dem Rechenmodell, nach dem ca. 8% der abgelassenen Kerosinmenge den Boden erreicht.

Hier drängt sich der Vergleich zu den Nano- oder Ultrafeinpartikeln auf, deren Gefährlichkeit, ja sogar Vorhandensein, auch vorerst negiert wurde.

Es ist hoch fahrlässig, mit dem Auftrag zu einer Studie über die gesundheits- und umweltrelevanten Auswirkungen des Kerosinablassens noch länger zu warten.



Flug - ?Sport?:

In unserem Sprachgebrauch ist Sport sehr eng verbunden mit Fairness. Fairness bedeutet anständiges Verhalten und sich an Spielregeln zu halten.

Dies dürfen mit Recht auch die Anrainer des Flughafens von den Beteiligten am Flugsport erwarten.

Jedoch hat sich hier leider eine „Wir-sind-wir-Mentalität“ breit gemacht, geprägt durch die Rücksichtslosigkeit gegenüber jenen, die durch die Ausübung dieses „Sports“ zu reinen Leidtragenden geworden sind.

„Die Freiheit des Einzelnen endet dort, wo die Freiheit des Anderen beginnt“, so kann man Kant vereinfacht

zitieren. Im Zusammenleben beeinflussen sich die Menschen gegenseitig und damit kann die Freiheit von Einzelnen vermindert und beeinträchtigt werden.

Uneingeschränkte Freiheit - auch über den Wolken - ist als Prinzip für das Zusammenleben nicht möglich.

Es ist höchste Zeit, dass dies auch die Sport- und Spaßflieger verinnerlichen und sich einmal darüber Gedanken machen, dass hier Einzelne für ihren persönlichen Lustgewinn die Lebensqualität und damit nicht zuletzt die Gesundheit Tausender beeinträchtigen.

Im Sommer kann man mit dem Flughafen ganz gut leben

Diese Aussage hat längst an Gültigkeit verloren.

Der heurige Sommer - und jetzt auch der Herbst - haben sich zu einer Lärmhölle entwickelt.

Täglich fliegen die Motorflieger, seien es Ausflügler, Flugschüler oder sog. Schnupperflieger, von früh bis spät über unsere Köpfe. Am besten kurz vor der Mittagsruhe gaaaanz langsam, damit wir möglichst viel vom Lärm mitbekommen.

Dazu gesellt haben sich die Hubschrauberflüge, beginnend schon um sieben Uhr früh bis weit nach Einbruch der Dunkelheit.

So brüstet sich u.a. MySnapAir im Internet und in den Printmedien mit der Bewilligung, mit offenen Türen fliegen zu dürfen und postet stolz die Beine der Passagiere, die vom Hubschrauber heraushängen. Als besonders Schmankerl auch noch unter dem INNS'BRUCK-Logo. Was geht in den Köpfen dieser Menschen vor, denen aus lauter Langeweile nichts Besseres einfällt, als für so ein Selfie jedwede Rücksichtnahme auf andere über Bord zu werfen.



Quelle: <http://mysnapair.com/gallery/>

Zu hinterfragen ist aber auch die Notwendigkeit der vermehrten Flüge von Polizeihubschraubern, die knapp über den Dächern zur Nordkette donnern. Meist sucht man dann vergeblich in der Presse Meldungen zu einem Brand oder sonstigen Notfall.

Auch Kunstflüge, Verband- und Bannerflüge haben im Luftraum über Innsbruck nichts verloren!

Es ist die Aufgabe der Politik, diesen Auswüchsen einen Riegel vorzuschieben!

Man hätte genügend gesetzliche Instrumente, hier endlich tätig zu werden.

So könnte man in den Zivilflugplatzbenützungsbedingungen die Ruhezeiten im Sinne des Lärmschutzes adaptieren.

Außerdem bedarf es eines Regelwerkes betreffend den Schulungsbetrieb der sechs - diese Anzahl allein ist schon ein Wahnsinn - ansässigen Flugschulen.

Auch durch die Ausweisung eines „Flugbeschränkungsgebietes Innsbruck“ könnte man durch entsprechende Vorschriften Regeln zum Schutz der Bevölkerung festlegen. Sei es bei Überflügen des Wohngebietes, „Stehen“ der Hubschrauber in der Luft, Dauer der

Platzrunde - 3 Minuten sind unzumutbar! -, Anzahl der Schulungsflüge in der Zeit, uvm.

So steht eindeutig in den Luftverkehrsregeln, § 26:

(1) Beim Anfliegen, Überfliegen oder Abfliegen von Flugplätzen sind die von der zuständigen Behörde mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Verminderung von Lärmbelastigungen gegebenenfalls aufgetragenen Verfahren einzuhalten.

(2) Unbeschadet des Abs.1 kann die zuständige Behörde auf bestimmten Flugplätzen unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelastigungen besondere An- und Abflugverfahren auftragen, welche besondere Anforderungen an den Piloten oder die Ausrüstung oder die Leistung des Luftfahrzeuges stellen. Die Durchführung von Flügen nach diesen besonderen An- und Abflugverfahren ist nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde zulässig.

Solche Regeln kann man auch für den Linien- und Charterverkehr einführen, und dadurch z.B. den Auto-Revers als Bremshilfe verbieten und lärmarmes Landen und Starten vorschreiben.

Auch für das Militär ist die Freiheit nicht so grenzenlos, wie man es uns immer weismachen will.

Hier ist der § 46 ziemlich eindeutig:

(4) Bei militärischen Übungs- und Erprobungsflügen dürfen dicht besiedelte Gebiete oder Menschenansammlungen im Freien nur insoweit überflogen werden, als dies zum Zwecke des Abfluges oder der Landung aus flugbetrieblichen Gründen unbedingt erforderlich ist.

Wir können auf die „Besuche“ der Eurofighter und diverser Militärhubschrauber sehr gut verzichten!

Natürlich sind Vorschriften nur insoweit wirkungsvoll als sie kontrolliert und deren Übertretung auch sanktioniert wird. Dazu bedarf es einer Flugsicherungskontrolle, die ihre Aufgabe als Behörde ernst nimmt.

So könnte sie schon jetzt sämtliche Low-Approches und Touch-and-Goes der üblichen Verdächtigen ganz einfach nicht mehr bewilligen, den lässigen und großzügigen Umgang mit Betriebszeitenüberschreitungen ablegen und die Einhaltung der Mittagsruhe kontrollieren.

Die Politik ist ganz klar in die Pflicht zu nehmen, zum ersten aufgrund ihrer Schutzverantwortung gegenüber den Bürgern und zum zweiten in Innsbruck als Mitbesitzer des Flughafens.

Der Flughafen Innsbruck als Tor zu den Alpen ist touristisch und wirtschaftlich sicher von Bedeutung im Linien- und Charterverkehr, dennoch ist zu überdenken und zu definieren, wie viel Verkehr ist hier noch verträglich. Man muss sich entscheiden, ob der Flughafen Innsbruck ein Verkehrsflughafen sein soll oder ein Vergnügungsflughafen für eine Spaßgesellschaft und Freizeitsportler - beides geht nicht!

ÖROKO: Eine planerische Strategie für die Zukunft unserer Stadt

Was ist nun ÖROKO?

ÖROKO steht für **Ö**rtliches **R**aum**O**rdnungs**K**onzept. Jede Tiroler Gemeinde ist gemäß Tiroler Raumordnungsgesetz (TROG) verpflichtet, ein solches Konzept zu erarbeiten.

Das ÖROKO ist ein strategisches Planungsinstrument, in dem die Ziele für die räumliche Entwicklung der Stadt Innsbruck für die nächsten zehn Jahre festgelegt sind und ist daher das übergeordnete Planungsinstrument der Stadt und gibt den Rahmen für die nachfolgenden Flächenwidmungs- und Bebauungspläne vor.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnbau und Projekte und der Gemeinderat der Stadt Innsbruck haben in den Sitzungen vom April und Mai 2017 den Beschluss der Auflage des Entwurf des ÖROKO 2.0 gefasst.

Während der Auflagephase hatten alle Bürger die Möglichkeit, sich zu informieren und eine Stellungnahme abzugeben

Die Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport hat sich in das Papier eingelefen und gab zu den in ÖROKO 2.0 die Interessen des Vereins berührenden Punkten folgende Stellungnahme ab:

Im Umweltbericht, Punkt 3.3.1 Lärm wird festgestellt, dass die Lärmsituation neben der Luftgütesituation zu den besonders sensiblen Umweltthemen der Stadt Innsbruck gehört. „Verantwortlich für die durch Messungen bestätigte hohe Lärmgrundbelastung ist neben den Autobahnen vor allem der Flughafen. Alle raumplanerischen Änderungen sind im Hinblick auf mögliche Auswirkungen auf die Lärmsituation genau zu prüfen. Mögliche weiterreichende Auswirkungen, nicht nur auf Wohnnutzungen sondern auch auf andere Nutzungen (z.B. Erholung), sind zu berücksichtigen“.

Gerade unter Berücksichtigung obiger Ausführungen ist es unverständlich und nicht nachvollziehbar, warum man gerade in durch Fluglärm und den unvermeidlich zugehörigen Bodenlärm stark belastete Gebiete wie z.B. das Siedlungserweiterungsgebiet K 35 Hötting West und W 36 Harterhof in verdichteter Bauweise Wohnungen plant.

Es fehlt hier eine klare Definition, wie die vorgeschriebene „Sonderanforderung Lärmschutz zur Kranebitter Allee und zum Flughafen“ konkret aussehen soll.

Die Einhaltung der „Lärmrichtwerte“ ist hier wohl zu wenig.

Im Umweltkontrollbericht des Umweltbundesamtes wird klar ausgesagt, dass bei einer Dauerschallbelastung von 60 bis 65 dB im Freien die Belästigungsreaktionen stark ansteigen. Wobei man sich hier auf Untersuchungen zum Straßenverkehr beruft.

Die erhöhte Belastung durch den Flugverkehr mit Spitzenpegeln bis >100 dB wird nicht angeführt. Auch nicht, dass die WHO bereits 1999 einen Grenzwert für vorbeugenden Gesundheitsschutz von 55 dB für den Tag vorgibt.

Durch die Anordnung der Baukörper und der Wohnungsgrundrisse auf die Vorbelastung durch Lärm zu reagieren ist hier zu wenig.

Erfahrungen zeigen, dass z.B. Lärmschutzfenster mit einem Wert von 39 dB es nicht schaffen, den Fluglärm auf „nicht störend“ herabzusetzen. Dies ist bei 42 dB zwar besser möglich, doch bei Spitzenwerten, wie sie bei Jet-Probeläufen oder Auto-Revers-Landungen entstehen, versagen auch diese.

Es ist daher neben dem passiven Lärmschutz dringend erforderlich, auch im Bereich des aktiven Lärmschutzes - der überhaupt nicht angesprochen wird - tätig zu werden.

Vor allem auch deshalb, da man die Bevölkerung nicht hinter Lärmschutzfenstern einsperren kann. Gerade im Sommer kann von den Menschen nicht erwartet werden, dass die Fenster geschlossen bleiben.

Die Entwicklung am Innsbrucker Flughafen zeigt, dass gerade im Bereich der General Aviation eine stetige Steigerung feststellbar ist und, sollte dem Klagebegehren zur Zulassung von Ultralightflugzeugen stattgegeben werden, diese auch weiter fortschreiten wird.

Wenn durch die Festlegungen des ÖROKO 25 keine Nutzungen zu erwarten sind, die die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung durch nachhaltig negative Einflüsse und Lärm beeinträchtigen, wird dies allein durch passiven Lärmschutz nicht gelingen.

Völlig außer Acht gelassen wird auch die Gefährdung der Gesundheit durch Ultrafeinstaub. Hier beweisen Untersuchungen, dass gerade in Flughafennähe Partikel in hoher Konzentration vorhanden sind, die über die Blutbahn direkt in Gehirn und Lunge vordringen.

Auf Grundlage der Werte von Feinstaub PM 10 zu planen grenzt schon an Fahrlässigkeit.

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. AT46 1400 0668 1006 3492