

## **Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA**

p.A. Ulrike Unterleitner, 6020 Innsbruck, Lohbachufer 15, Tel.: 0043 699 122 63546

Email: [schutzgemeinschaft@gmx.at](mailto:schutzgemeinschaft@gmx.at), Web: [www.aia-tirol.at](http://www.aia-tirol.at)

ZVR-Zahl 875003789

---

Bundesministerium  
für Verkehr, Innovation und Technologie  
[umgebungslaerm-flug@bmvit.gv.at](mailto:umgebungslaerm-flug@bmvit.gv.at)  
per Mail

Innsbruck, 13.Juli 2018

### **Umgebungsärm - Entwurf Aktionsplanung Flughäfen Stellungnahme der Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA zum Teil 20 Flughafen Innsbruck**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum vorliegenden Entwurf der Aktionsplanung 2018 für Umgebungsärm erlauben wir uns, folgende Stellungnahme abzugeben:

#### **Einleitung**

Eines sticht in diesem Aktionsplan besonders hervor, nämlich die einwandfreie copy/paste Leistung des Verfassers. Darüber kann auch die durch eine andere Formatierung erreichte Ausweitung um sieben Seiten nicht hinwegtäuschen.

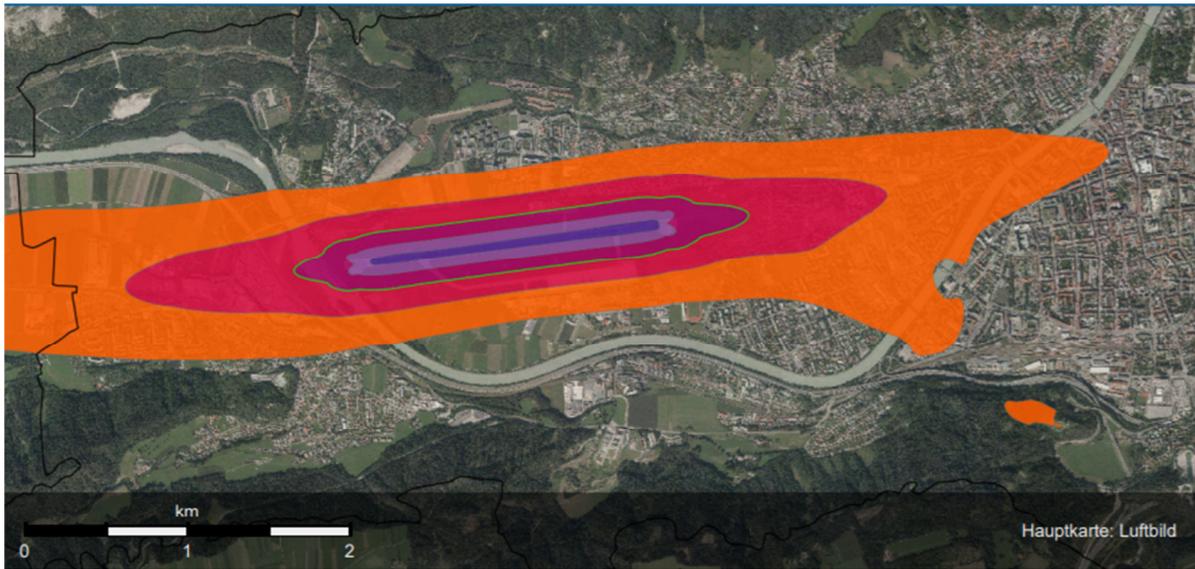
Dies ist umso trauriger, als nachstehende Lärmkarten die Vergrößerung des Lärmteppichs von 2012 auf 2017 prägnant dokumentieren.

# Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA

p.A. Ulrike Unterleitner, 6020 Innsbruck, Lohbachufer 15, Tel.: 0043 699 122 63546

Email: schutzgemeinschaft@gmx.at, Web: www.aia-tirol.at

ZVR-Zahl 875003789



## 2017 Flugverkehr 24h-Durchschnitt

Über Tag, Abend und Nacht gemittelter Lärmpegel in der Umgebung von Flughäfen. Für den Abend und die Nacht sind Zuschläge enthalten. Berichtsjahr 2017.

Koordinaten:  
47.25789° N  
11.35141° E

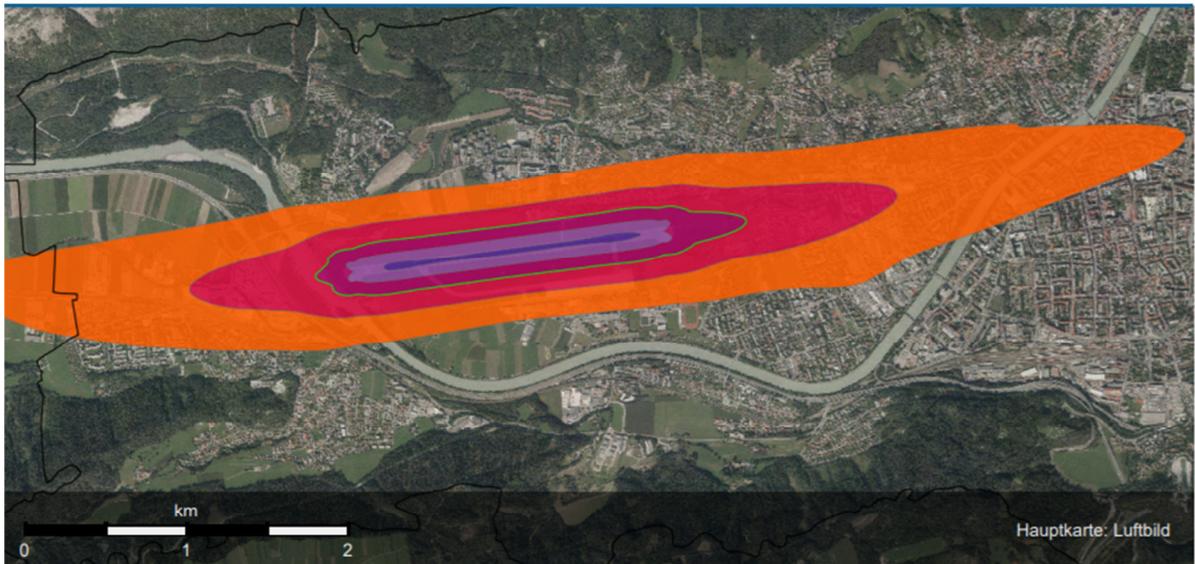
Maßstab:  
1 : 39.000



### LEGENDE

#### 2017 Flugverkehr: 24h-Durchschnitt

- |            |              |                     |
|------------|--------------|---------------------|
| > 75 dB    | 70 - 75 dB   | 65 - 70 dB          |
| 60 - 65 dB | 55 - 60 dB   | Grenzwertlinie      |
| Flughäfen  | Ballungsraum | Ballungsraumgrenzen |



## 2012 Flugverkehr 24h-Durchschnitt

Über Tag, Abend und Nacht gemittelter Lärmpegel in der Umgebung von Flughäfen. Für den Abend und die Nacht sind Zuschläge enthalten. Berichtsjahr 2012.

Koordinaten:  
47.25832° N  
11.35134° E

Maßstab:  
1 : 39.000



## Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA

p.A. Ulrike Unterleitner, 6020 Innsbruck, Lohbachufer 15, Tel.: 0043 699 122 63546

Email: [schutzgemeinschaft@gmx.at](mailto:schutzgemeinschaft@gmx.at), Web: [www.aia-tirol.at](http://www.aia-tirol.at)

ZVR-Zahl 875003789

---

Dies lässt also den Schluss zu, dass der Aktionsplan 2013 in dem Sinne gegriffen hat, dass sich die Zahl der durch Fluglärm beeinträchtigten Menschen im Bereich 55 bis 65 dB vergrößert hat.

Dass Gesundheitsbeeinträchtigungen bereits außerhalb der Grenzwertlinie 65-70 dB passieren, können – bei Interesse – auf Ihrer eigenen Website

<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/flughafen/downloads/Fluglaerm2011.pdf>:

*Bewertung und Auswirkungen von unzumutbaren Belästigungen durch Fluglärm*

*Ergänzte und korrigierte Fassung des im Auftrag des BMVIT erstellten Gutachtens des Instituts für Umwelthygiene, Zentrum für Public Health der Medizinischen Universität Wien*

nachgelesen werden, auch Anregungen, welche Möglichkeiten eines Schutzkonzeptes in einen Aktionsplan, der seinen Namen auch verdient, eingearbeitet werden und ganz leicht – auch mit copy/paste - eingefügt werden könnten, z. B:

### *3.5 Schutzkonzepte bei Fluglärmwirkungen*

*Grundsätzlich gibt es mehrere Möglichkeiten ein Schutzkonzept zu verwirklichen:*

*Die Begrenzung des fluglärmbedingten, äquivalenten Dauerschallpegels für die Tag- und Nachtzeit (eventuell mit spezifischen Vorschriften für bestimmte darin enthaltene Zeitabschnitte, z.B. ‚Kernzeiten‘)*

*Die Begrenzung der maximalen Überflugpegel für die Tag- und Nachtzeit*

*Die Begrenzung der Häufigkeit der Überschreitung gewisser (maximaler) Überflugpegel*

*Kombinationen dieser Begrenzungen. ....*

*Auf Basis der Diskussion der unterschiedlichen Schutzkonzepte in Abschnitt 3.6 wird also empfohlen:*

*Für die Nachtzeit (22.00 bis 06.00) ein äquivalenter Dauerschallpegel ( $L_{night, außen}$ ) von 50 bis 52 dB(A) und zusätzlich eine Begrenzung der maximalen Ereignispegel (außen) von 71 dB(A) entsprechend einem maximalen Ereignispegel innen von 50 dB(A)<sup>1</sup>*

*Für die Tagzeit (06.00 bis 22.00) ein äquivalenter Dauerschallpegel ( $L_{day, außen}$ ) von 60 bis 62 dB(A)*

*.....*

### **Analyse:**

Seite 7

*Da die Lärm-Aktionspläne auf Basis von strategischen Umgebungslärmkarten erstellt werden, sind sie auch als strategische Aktionspläne anzusehen. Sie stellen somit eine Grundlage für weitere Planungen dar. Durch die Teil-Aktionspläne werden keine direkten subjektiv öffentlichen Rechte begründet. Weiterführende Möglichkeiten zur Lärminderung und Ruhevorsorge sind auch im "Handbuch Umgebungslärm" des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus aufgezeigt.*

Wenn dieser Lärm-Aktionsplan als strategischer Aktionsplan anzusehen ist, sucht man in diesem Vorabzug vergeblich nach einer Strategie, weder in der Lärminderung noch der Raumplanung. Hier hat bereits der Umgebungslärm-Aktionsplan 2013 versagt, denn er hat entgegen obiger Ausführung keinerlei Grundlagen geliefert.

Seite 8

*Uneingeschränkte Betriebszeit: Von 06.30 bis 20.00 Uhr Ortszeit (Details siehe Pkt. 8)*

Die uneingeschränkte Betriebszeit des Flughafens Innsbruck geht von 6.30 bis 22.00 Uhr. In dieser Zeit darf alles, was Flügel hat, fliegen. Details siehe hinten.

## Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA

p.A. Ulrike Unterleitner, 6020 Innsbruck, Lohbachufer 15, Tel.: 0043 699 122 63546

Email: schutzgemeinschaft@gmx.at, Web: www. aia-tirol.at

ZVR-Zahl 875003789

Seite 10

Grundlagen Im Sinne der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV) BGBl II Nr. 144/2006 für zivilen Flugverkehr erfolgen die Berechnungen nach der ÖAL-Richtlinie Nr. 24-1 – Lärmschutz in der Umgebung von Flughäfen, Planungs- und Berechnungsgrundlagen - in der Fassung vom Jänner 2004, wobei die im § 3 angeführten Beurteilungszeiträume unberührt bleiben. Als Berechnungszeitraum diene das gesamte Jahre 2015 (12 Monate). Die ÖAL-Richtlinie Nr. 24 ist damit per Verordnung die Berechnungsvorschrift für die strategischen Lärmkarten.

Einen Aktionsplan auf Basis der ÖAL-Richtlinie Nr.24 für die nächsten fünf Jahre – also bis 2023 - zu erstellen im Wissen, dass diese von der ÖAL zurückgezogen wurde und seit 2010 nicht mehr gültig ist, wirft ein bezeichnendes Bild auf die Ernsthaftigkeit, mit der an diesen Aktionsplan herangegangen wird. Noch dazu, da ab dem Jahr 2022 auch in Österreich das Verfahren CNOSSOS-EU verpflichtend eingesetzt werden muss.

Die Korridorbreiten der Abflüge wurden gemäß ÖAL-Richtlinie Nr.24 Blatt 1 Ergänzung April 2006 mit 600 m definiert. Ebenso wurden die Korridore der Anflüge von der ACG definiert. Lediglich die Korridorbreiten der Platzrunden und der Helikopterflugwege sind mit 200 m festgelegt.

Wer auch nur annähernd die Flugwege von Helikoptern und die Radien von Platzrunden kennt, kann eine Korridorbreite von 200 m nicht nachvollziehen.

Seite 12, 13

Gemeinde / Bezirk	Anzahl Einwohner			
	> 55 dB L <sub>den</sub>	> 45 dB L <sub>night</sub>	Schwellenwert L <sub>den</sub>	Schwellenwert L <sub>night</sub>
Innsbruck, 70101	20829	2585	8	0
Kematen in Tirol, 70320	16	0	0	0
Völs, 70364	3753	0	0	0

Diese Tabelle, mit 3 866 Einwohnern mehr in den Zonen >55 dB in Innsbruck und 1 149 mehr in Völs, ebenso wie die Ausweitung der Lärmzonenfläche von 0,77 auf 0,86 km<sup>2</sup>, wirft ein weiteres bezeichnendes Bild auf die Ernsthaftigkeit eines Umsetzungswillens von Aktionsplänen.

Seite 15

Zwecks Minderung des Fluglärms soll einmotorige Flächenflugzeuge mit Kolbenantrieb bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 5700 KG im Sichtflugverkehr vorzugsweise auf der Piste 08 landen und von Piste 26 starten.

„Flugzeuge landen und starten grundsätzlich gegen den Wind bzw. nur bei minimalem Rückenwind“, das lernen die Kinder bereits im Physikunterricht. Bei den Windverhältnissen in Innsbruck ist dies für die Sicherheit der Piloten und auch der anrainenden Bevölkerung von besonderer Bedeutung, gerade bei den kleinen Fliegern. Es wird auch grundsätzlich so gehandhabt, verkürzt es doch auch die Start- und Landestrecke und somit den Bodenlärm.

Als Lärminderungsmaßnahme für den Fluglärm, in den der Bodenlärm nicht einbezogen wird, also eher marginal, und verdient als Kann-Bestimmung auch nicht, hier angeführt zu werden.

Eine für Innsbruck fest zu legende Rückenwindkomponente und die darauf basierende verpflichtende

## **Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA**

p.A. Ulrike Unterleitner, 6020 Innsbruck, Lohbachufer 15, Tel.: 0043 699 122 63546

Email: schutzgemeinschaft@gmx.at, Web: www.aia-tirol.at

ZVR-Zahl 875003789

---

Start- und Landerichtung für Flugzeuge > 5 700 MTOW wäre als Lärminderungsverfahren diskutabel.

*restriktive Lärminderungspolitik zum Schutz der Anrainer (Vorreiterrolle in Österreich)*

Welche Einschränkungen in Bezug auf Lärm gibt es am Flughafen Innsbruck?

*Verbot Kapitel II Flugzeuge als erster Flughafen in Österreich (1990)*

Seit April 2002 dürfen diese Flugzeuge innerhalb der Europäischen Union nicht mehr eingesetzt werden. Die Sinnhaftigkeit der Anführung dieses Punktes ist nicht nachvollziehbar und dient – wie auch der nächste Punkt rein der Selbstbeweihräucherung.

*strengste und restriktivste Betriebszeitenregelung aller österreichischen Verkehrsflughäfen.*

*o Die tägliche Betriebszeit des Flughafens Innsbruck ist 06:30 Uhr bis 20:00 Uhr Ortszeit.*

*o Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 102 ff Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., und von ausländischen Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 114 Luftfahrtgesetz mit Propeller- und Turbopropflugzeugen, welche den Gesamtlärmpegel einer Dash 8 nicht überschreiten, durchgeführt werden, gilt eine Betriebszeit von 06:00 Uhr Ortszeit bis 23:00 Uhr Ortszeit, wobei zwischen 22:00 Uhr Ortszeit und 23:00 Uhr Ortszeit nur Landungen gestattet sind.*

*o Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 102 ff Luftfahrtgesetz und von ausländischen Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 114 Luftfahrtgesetz mit Strahlflugzeugen durchgeführt werden, deren Lärmpegel geringer ist als der Landelärmpegel einer Dash 8, sind zwischen 20:00 Uhr Ortszeit und 23:00 Uhr Ortszeit Landungen gestattet.*

Seit Veröffentlichung dieser Betriebszeitenregelung, darf alles, was Flügel hat bis 23.00 Uhr in Innsbruck landen, da sich noch NIE jemand die Mühe gemacht hat, die Noise Certifications der jeweiligen Typen zu vergleichen.

*o Für Rettungs-, Ambulanz- und Katastropheneinsätze mit lärmarmen Luftfahrzeugen gemäß ICAO Annex 16, Kapitel III, und mit Hubschraubern gilt eine Betriebszeit analog Pkt. 2*

Ganz abgesehen davon, dass es keinen ausgewiesenen Pkt. 2 gibt, haben Rettungs-, Ambulanz- und Katastropheneinsatzflugzeuge in Innsbruck eine Rund-um-die-Uhr-Betriebszeit und ICAO Annex 16, Kapitel III-Flieger laufen schon lang nicht mehr unter „lärmarm“. Außerdem widerspricht *strenge Auslegung der Nachtflugbeschränkungen (Ausnahmen: lebensrettende Transplantations- und Ambulanzflüge)*

diesem Punkt. Weiters sind Betriebszeitenüberschreitungen durch Starts von Jets nach 20.00 Uhr in Innsbruck an der Tagesordnung.

*Verbot von Ultralights*

Es sollte dem Ministerium bekannt sein, dass derzeit ein Gerichtsverfahren betreffs Zulassung von Ultralights am Innsbrucker Flughafen anhängig und dessen Ausgang vorhersehbar ist.

*Einführung „Lärmabhängige Landegeühren“ zur Pönalisierung der lauten Flugzeuge als erster Flughafen in Österreich (2004).*

Pönalisiert werden jene Flugzeugtypen, die Innsbruck eh nicht anfliegen

## **Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA**

p.A. Ulrike Unterleitner, 6020 Innsbruck, Lohbachufer 15, Tel.: 0043 699 122 63546

Email: schutzgemeinschaft@gmx.at, Web: www. aia-tirol.at

ZVR-Zahl 875003789

---

- Einführung eines Umweltmanagementsystem (EU-Öko-Audit – EMAS Registrierung) als erster Flughafen in Österreich (2000)
- Einführung des Kennzahlensystems GRI (2008) und Erstellung des ersten Nachhaltigkeitsberichts (2015)
- Zertifizierung des Umweltmanagementsystems nach ISO 14001 (2012)
- Zertifizierung des Energiemanagementsystems nach ISO 50001 (2015)
- Auszeichnung mit dem „Österreichischen Umweltpreis“ des Lebensministeriums – dem „EMAS Preis 2007“ – ebenfalls als erster Flughafen Österreichs
- Auszeichnung mit dem „Österreichischen Umweltpreis“ des Lebensministeriums mit dem „EMAS Preis 2013“ für das beste Umweltteam
- Nominierung für den EU-EMAS-Award 2014
- ASRA-Preis in der Kategorie „GRI Erstbericht“ (2016) und „Unternehmen im Mehrheitseigentum der öffentlichen Hand“ (2017)

Schön, diese Auflistung von Auszeichnungen, die sicher verdient sind, jedoch spielt in allen der Lärm eine untergeordnete Rolle. Auch ist nicht nachvollziehbar, inwieweit diese eine „Maßnahme zur Lärminderung“ darstellen. Nachvollziehbar ist: würden diese nicht angeführt werden, wäre Punkt 8 beschämend kurz.

Seite 16

*positive Entwicklung der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr. 2010 erfolgten 15.347 Flugbewegungen und 2011 waren es noch 13.505 Flugbewegungen. Seit 2012 liegen die Flugbewegungen relativ konstant unter 12.000.*

Ganz abgesehen davon, dass der Rückgang der Flugbewegungen nicht der „Verdienst“ des Flughafens ist, denn die vorrangige Aufgabe der Geschäftsführung ist es, möglichst viel Flugverkehr zu lukrieren, lag die Zahl der Linien- und Charterflüge 2017 nach eigenen Angaben des Flughafens bei 12 040, Flugbewegungen insgesamt **46 157**.

Auch hier darf wieder an der Seriosität dieses Berichts gezweifelt werden.

*Anschaffung von zusätzlichen Heizgeräten für Strom- und Wärmeversorgung der LFZ – Reduktion des Bodenlärms (Nichtinanspruchnahme der Hilfstriebwerke von LFZ)*

Die Diktion dieses Punktes impliziert, dass die Strom- und Wärmeversorgung der Luftfahrzeuge in Innsbruck ausschließlich über GPU's erfolgt, was nicht der Fall ist.

*Am Flughafen Innsbruck wurde mit der Einführung von RNAV (Flächennavigation) SIDs (Standard Instrument Departures) begonnen. Die Gesamtumsetzung wird rund 3 Jahre benötigen. Der Ersatz der bestehenden konventionellen SIDs durch RNAV SIDs ist insofern lärmrelevant als eine genauere Routenführung im Abflug möglich ist und damit das „noise containment“ viel besser gewährleistet ist.*

Anstatt diesen Punkt aus dem Umgebungslärm-Aktionsplan 2013 zu kopieren, hätte man sich am Flughafen über den Stand dieses An- und Abflugverfahren erkundigen können. Oder ganz einfach rechnen: 2013 und 3 Jahre sind 2016. Da könnte inzwischen doch etwas passiert sein?

Abgesehen von diesem Lapsus, weiß jeder, der ab und zu in die Zeitung schaut, googelt oder Alexa fragt, dass diese Verfahren vor allem dem effizienteren Handling in der Reihung der an- und abfliegenden Maschinen dient und eine bessere und sicherere Kursführung ermöglicht, aber nicht dem Lärmschutz. Ganz im Gegenteil, die vorhandenen Slots können noch besser bedient werden.

Seite 17

Wiederum eine fehlerfrei Kopie der Seite 12 des Umgebungslärm Aktionsplans 2013.

Besonders irritierend – wie auch 2013 - ist folgende Aussage:

*Eine entsprechende Flächennutzungsplanung und –verwaltung ermöglicht es, dass räumliche Entwicklungen und Entwicklungen des Flugverkehrs nicht zwangsläufig zu einer Zunahme der von Lärm Betroffenen führt. Da hier die Interessenslage oft gegenläufig ist, bedarf es verbindlicher Regelungen, welche die Wirksamkeit von Mitigationsmaßnahmen einerseits und Planungssicherheit andererseits sicherstellen. Aufgrund der bestehenden Rechtslage und der föderalistischen Kompetenzverteilung ist dieser Teilbereich als langfristig einzustufen.*

Sagt das jetzt aus, dass man in das Nahegebiet von Flughäfen nicht hineinbauen soll, damit die Zahl der Fluglärm beeinträchtigten nicht wächst oder bedeutet es, dass man bauen kann, weil man hofft, dass sich der Flugverkehr zurückentwickelt –was den Interessen der Flughafenbetreiber entgegen läuft –oder die Luftfahrzeuge allgemein leiser werden?

Da „dieser Teilbereich als langfristig einzustufen“ ist, wird diese Aussage wahrscheinlich noch in die nächsten Aktionspläne hineinkopiert werden können.

In Innsbruck jedenfalls sieht es so aus, dass man ein riesen Wohnprojekt in die derzeitige 60 dB-Zone hineingeplant hat.

*Während lärmindernde Betriebsverfahren, wie erwähnt, dem Stand der Technik und des Vorschriftenwesens entsprechend und unter prioritärer Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten eingeführt wurden bzw. angepasst werden, stellen Betriebsbeschränkungen zwar auch ein Mittel zur Lärmbekämpfung dar, ihre Einführung bzw. Anpassung hat jedoch auf Grund der – auch rechtlich – internationalen Verflechtung des Flugverkehrs die jeweiligen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.*

Bedeutet: Wie auch 2013 denkt man nicht daran, eine etwaige Betriebsbeschränkung auch nur anzudenken. Rahmenbedingungen, hier eine Maßnahme zu ergreifen, würde Innsbruck genug liefern.

Seite 18

Eine weitere copy/paste-Leistung bis auf die Änderung der Jahreszahlen und Finanzmittel.

Besonders desillusionierend ist die Übernahme von Punkt 11:

*Als langfristige Strategie zum Schutz vor Fluglärm **sollte** der „Ausgewogene Ansatz“ in Österreich umgesetzt werden, um durch einen breiten Interessensausgleich zwischen Anrainern und Luftfahrtindustrie eine tragfähige Koexistenz sicherzustellen. Während bei der Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, den Lärm mindernden Betriebsverfahren und den Betriebsbeschränkungen der Rahmen, in welchem sich Maßnahmen bewegen können, vorgegeben ist, bedarf es bei der Flächennutzungsplanung und –verwaltung einer nationalen Anstrengung, hier einen verbindlichen Rahmen zu schaffen. Dieser ist unbedingt notwendig, um einseitige Belastungen durch absehbare Entwicklungen zu verhindern und damit auch die Akzeptanz von Maßnahmen zu erhöhen.*

Um dem Titel dieses Papiers gerecht zu werden, erwartet man sich hier Vorschläge, wie man eine Ausgewogenheit zwischen den Anrainern und dem Flughafen herstellen kann und muss. Einseitige Belastungen, nämlich bei den Fluglärmbeeinträchtigten, sind bereits vorhanden. Natürlich bedarf es hier einer „nationalen Anstrengung“.

Wenn diese ähnlich aussieht, wie dieser Aktionsplan, dann wird die Vision des ehemaligen Ministerialrates des BMVIT, Abteilung Luftverkehr, Dr. Herbert Zulinski:

## Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA

p.A. Ulrike Unterleitner, 6020 Innsbruck, Lohbachufer 15, Tel.: 0043 699 122 63546

Email: schutzgemeinschaft@gmx.at, Web: www.aia-tirol.at

ZVR-Zahl 875003789

„Es ist damit zu rechnen, dass die wohlhabenderen und lärmempfindlicheren Anrainer tendenziell wegziehen werden, was ihnen dadurch erleichtert wird, dass sie die kapitalisierten Fluglärm-Transferzahlungen in einem höheren Verkaufspreis ihrer Immobilien lukrieren können. Allmählich würde über den Immobilienmarkt eine Selektion zugunsten ärmerer und lärmunempfindlicher Schichten erfolgen, denen die Zahlungen des Flughafens höchst willkommen sind und die folglich für den Flugverkehr eher Sympathie entwickeln werden, auch und gerade wenn er noch weiter wachsen will ...

Aber diese Lösung ist ja gar nicht so neu: Wenn man die Bevölkerungsstrukturen der traditionellen Bahnhofs- und Hafenvierteln der großen Städte im 19. und frühen 20. Jahrhundert betrachtet, wird man genau dasselbe Bild finden ...“

sehr bald Wirklichkeit werden. In Innsbruck arbeitet man seitens der Raumordnung eh darauf zu.

Seite 19

Wieder brav kopiert. Besonders imponierend die Aussage:

*Durch die angeführten Maßnahmen sowie die Entwicklungs- und Forschungsprojekte sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.*

Welche angeführten Maßnahmen, Entwicklungs- und Forschungsprojekte denn?

Seite 20

Name des Lärmaktionsplans	Lärmschutzprogramm Salzburg Airport
Gesamtkosten (in Euro)	seit Jänner 2015 jährlich EUR 200.000.-
Beschlussdatum des Lärmaktionsplans	1.Jänner 2015
Enddatum des Lärmaktionsplans	offen

Bis hierher glaubte man, den Umgebungslärm Aktionsplan zum Flughafen Innsbruck zu kommentieren. Jetzt stellt sich heraus, es handelt sich um das Lärmschutzprogramm Salzburg Airport. Wenn nicht, stellt sich wiederum die Frage:

„Wird die Fluglärmbelastung der Menschen im BMVIT überhaupt ernst genommen oder wenigstens erkannt, oder sind diese Aktionspläne und die Umgebungslärmrichtlinie der EU für es nur zahnlose Papiertiger, nur wert, alle paar Jahre ein bisschen Kopierarbeit zu machen?“

Die Bestätigung folgt auf

Seite 21

**16.2. Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 20**

**Es befindet sich kein Lärmschutzprogramm in Planung.**

## **Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport – AIA**

p.A. Ulrike Unterleitner, 6020 Innsbruck, Lohbachufer 15, Tel.: 0043 699 122 63546

Email: [schutzgemeinschaft@gmx.at](mailto:schutzgemeinschaft@gmx.at), Web: [www.aia-tirol.at](http://www.aia-tirol.at)

ZVR-Zahl 875003789

---

### **Schlussbemerkung:**

Als österreichischer EU-Bürger und Fluglärmgeschädigter fühlt man durch die Qualität dieses „Aktionsplans“ verraten und beleidigt in der Einschätzung seiner Intelligenz. Nachdem der Aktionsplan 2013 ident ausgeführt war und man keine negative Reaktion aus der EU erfahren hat, muss man annehmen, dass diese Aktionspläne dort nicht einmal gelesen werden. Vielleicht ist es aber auch eine Art „Welpenschutz“ – war es doch der erste Aktionsplan- und man schaut diesmal genauer hin. Bemerkenswert auch, dass man nicht einmal in der Lage ist, diesen Aktionsplan gemäß den Mindestanforderungen an Aktionspläne gemäß Artikel 8 vollständig zu erstellen.

Der Fluglärm mit Spitzenpegeln >100dB im Wohngebiet ist in Innsbruck ein primärer Faktor in der Minderung der Lebensqualität. Dies zeigen nicht zuletzt die Auswertungen in der Gesamtlärbetrachtung Innsbruck 2017. Selbst die Senkung der Förderungswürdigkeit auf 60dB Lden ist zu wenig. Nicht zuletzt deshalb, da das größte Verkehrsaufkommen im Wintercharter passiert. In diesen drei bis vier Monaten macht der Flughafen „sein Geschäft“ und erfährt die Bevölkerung die größte Beeinträchtigung. Dies wird durch den 365 Tage Durchrechnungszeitraum nicht dargestellt und mit ECAC 29 auch noch klein gerechnet. Wie groß der Leidensdruck der Anrainer ist, zeigt sich auch daran, dass etliche ohne auf eine Lärmschutzförderung zurückgreifen zu können, Lärmschutzfenster eingebaut haben, immerhin eine Investition > € 20 000.- für eine 80 m<sup>2</sup>-Wohnung.

Um den Intensionen der END wirklich Rechnung zu tragen, müssen die Werte der Lärmerreger Straße, Schiene und Flugverkehr als Gesamtwert dokumentiert und die Grenzwerte dem Stand des Wissens angepasst werden. Auf Basis dieser Erkenntnisse muss ein Gesamtkaktionsplan ausgearbeitet werden, der den Kommunen ein **verpflichtendes** Lärminderungs- und –förderprogramm vorschreibt. Andernfalls werden die volkswirtschaftlichen Kosten des Lärms, die bereits jetzt national mehrere Millionen und EU-weit mehrere Milliarden ausmachen, weiter steigen.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrike Unterleitner, Obfrau