

Antrag - GR 2007.04.19 - RL Lärmschutzfenster Flughafen

Der Gemeinderat möge beschließen:

Das Referat Umwelttechnik und Abfallwirtschaft wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Tiroler Flughafenbetriebs GmbH. (TFG), dem Amt der Tiroler Landesregierung/Technischer Umweltschutz sowie dem Flughafen-Umweltforum (FLUF) u.a. ExpertInnen Richtlinien für die Förderung von Lärmschutzfenstern bei FlughafenanrainerInnen auszuarbeiten.

Diese sind nicht als Ersatz sondern als immissionsseitige Ergänzung emissionsseitiger Fluglärmreduktionsmaßnahmen zu sehen.

Dabei sollen in Präzisierung eines ähnlich lautenden Antrages von Vizebm. Sprenger vom Februar 2004, der von der TFG bislang unter Hinweis auf das noch fehlende Bundes-Umgebungslärmschutz-Gesetz „schubladiert“ wurde, Grenzwerte festgelegt werden, welche die vom mittlerweile in Kraft getretenen Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (ULG) samt Verordnung festgelegten Schwellenwerte für Fluglärm sowie die im ULG festgelegten Fristen für strategische Umgebungslärmkarten und Aktionspläne unterschreiten.

Gleichzeitig soll in Abweichung vom zitierten Antrag von Vizebm. Sprenger die Lärmschutzfensterförderung für FlughafenanrainerInnen nach dem Verursacherprinzip von der TFG finanziert werden, unabhängig davon, ob die Aufkommensneutralität der lärmabhängigen Landegebühren aufgehoben wird oder nicht.

Begründung:

Während es für Anrainer von Bahnlinien, von Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen B und bald auch von Gemeindestraßen Förderungen für den Einbau von Lärmschutzfenstern gibt (übrigens auch am Flughafen Salzburg), fehlt diese Immissionsschutzförderung für die vielen von Fluglärm betroffenen Menschen in Innsbruck nach wie vor.

Bereits im Februar 2004 hatte Vizebm. Sprenger die Bürgermeisterin aufgefordert, sich in der TFG dafür einzusetzen, dass analog zu den Fensterförderungsrichtlinien des Bundes für Bundesstraßen, Autobahnen und Eisenbahnen auch Förderungsrichtlinien ausgearbeitet werden, mit dem Ziel, bei noch festzulegenden Grenzwertüberschreitungen Kostenbeiträge zum Fluglärmschutz zu leisten. Der Antrag wurde vom Gemeinderat einstimmig angenommen, geschehen ist bis dato noch nichts. Seitens der TFG wurde auf das ausständige österreichische Umgebungslärmschutzgesetz verwiesen.

Im letzten Umweltausschuss wurde anlässlich der Ausarbeitung von Förderrichtlinien für die Lärmschutzfensterförderung entlang Gemeindestraßen die Fluglärmproblematik erneut – v.a. auch von Koll. GR Buchacher – thematisiert.

Die Zeit, zur Umsetzung zu schreiten, scheint also reif.

Die im Antrag geforderte Unterschreitung der Schwellenwerte der Bundesumgebungslärmschutz-Verordnung hat folgende Hintergründe:

Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (ULG) ist 1.7.05 aufbauend auf der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Kraft getreten.

Ziel ist die Vorbeugung und Bekämpfung von gesundheitsbeeinträchtigendem und unzumutbarem Umgebungslärm.

Um dieses Ziel zu erreichen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- 1) Ermittlung der durch Umgebungslärm (UL) hervorgerufenen Belastungen durch strategische UL-Karten
- 2) Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über UL und seine Auswirkungen

- 3) Ausarbeitung von Aktionsplänen auf Basis der UL-Karten mit dem Ziel, Lärminderungsmaßnahmen durchzuführen

Das ULG gilt für

- Verkehr auf Bundesstraßen
- Eisenbahnverkehr
- **Zivilen Flugverkehr**
- Aktivitäten auf Industriegeländen

Innerhalb bestimmter Fristen haben seitens des BMVIT Festlegungen darüber, was Ballungsräume, was Flughäfen und Großflughäfen sind, zu erfolgen.

Laut entsprechender Verordnung von 5.6.06 ist Innsbruck samt Völs bis zu einer Seehöhe von 800m als Ballungsraum klassifiziert.

Bis spätestens 31.5.2012 hat das BMVIT eine strategische UL-Karte für alle Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Flughäfen in Ballungsräumen auszuarbeiten.

Bis 31.3.2013 muss BMVIT Aktionspläne für sämtliche Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Flughäfen in Ballungsräumen auszuarbeiten.

In der Verordnung vom 5.6.06 wurden dann die Schwellwerte festgelegt:

Diese Schwellwerte sind Dauerschallpegel:

- für Verkehr an Hauptstraßen Tages/Abend/Nacht Lärmindex L_{den} 60 dB und Nacht-Lärmindex L_{night} 50 dB
- für Eisenbahnverkehr L_{den} 70 dB L_{night} 60 dB
- **für zivilen Flugverkehr L_{den} 65 dB und L_{night} 55 dB**
- Industrie L_{den} 55 dB und L_{night} 50 dB

Wie der Verordnung zu entnehmen ist, sind einerseits die Fristen, innerhalb derer das BMVIT UL-Karten und Aktionspläne ausarbeiten muss, sehr weit gefasst, andererseits sind die Schwellwerte für den zivilen Flugverkehr für die Beurteilung von Fluglärm völlig unzureichend (abgesehen davon, dass Dauerschallpegel generell wenig geeignet sind, Fluglärm, der vor allem durch die maximalen Schallpegel und deren Dauer und Häufung beeinträchtigend wirkt, zu beurteilen, führen die festgelegten Dauerschallpegel zudem zu einer eklatanten Ungleichbehandlung von AnrainerInnen von Flughäfen gegenüber AnrainerInnen von Hauptstraßen).

Es dürfte daher wohl nicht von ungefähr kommen, dass Insider behaupten, bei der Festlegung der Schwellwerte für den Fluglärm hätten sich einerseits die Lobbyisten der Fluglinien durchgesetzt und habe man sich an der Messstelle 1 Ursulinen des Flughafens Innsbruck orientiert, die österreichweit jene Messstelle mit den höchsten gemessenen Lärmpegeln ist.

Es muss daher Ziel der Stadt Innsbruck sein, einerseits rascher als im ULG vorgesehen zum Ziel (Lärmschutz) zu gelangen und Schwellwerte entsprechend der tatsächlichen Belastung durch Fluglärm festzulegen (das ULG schreibt Mindestanforderungen vor – es ist Stadt/Land und TFG unbenommen, besser zu sein, als das ULG vorschreibt).

Weiters begehrt der Antrag die Finanzierung der Lärmschutzfensterförderung durch die TFG nach dem Verursacherprinzip, unabhängig davon, ob die Aufkommensneutralität der lärmabhängigen Landegebühren aufgehoben wird oder nicht (für die betroffenen AnrainerInnen ist dies irrelevant).

Dies derart zu formulieren, würde den Druck auf die TFG erhöhen, sich im eigenen Interesse wirklich für die Aufhebung der Aufkommensneutralität einzusetzen. Laut der jüngsten Anfragebeantwortung verweist die TFG nämlich dabei auf das ULG .

Meiner Meinung nach jedoch könnte die Aufhebung der Aufkommensneutralität jedoch bereits jetzt angegangen werden.

In Behandlung eines Grünen Landtagsantrages in dieser Angelegenheit im Jahr 2004 hat der damalige Bundesminister Gorbach folgende Stellungnahme abgegeben:

Ich danke für Ihr Schreiben vom 13.5.2004 und möchte zu dem im Tiroler Landtag liegenden Dringlichkeitsantrag vom 3.3.2004 betr. lärmabhängige Flughafentarife folgendermaßen Stellung nehmen:

Ad 1) Es ist zutreffend, dass die Vorschriften der ICAO und der EU sowie die nationalen österreichischen Rechtsgrundlagen bereits jetzt nicht nur aufkommensneutrale lärmabhängige Landetarife zulassen würden, sondern auch eine over-all Erhöhung der Landetarife, deren Mehreinnahmen zweckgebunden für Lärmschutzmaßnahmen in der Umgebung des Flughafens Innsbruck verwendet werden könnten. Allerdings sehen alle diese Regelungen vor, dass Flughafentarife nach objektiven, sachgerechten und transparenten Kriterien von den zuständigen Luftfahrtbehörden zu beurteilen und allenfalls zu genehmigen sind, um einer willkürlichen finanziellen Belastung der Flughafennutzer und damit der Fluggäste von und nach Innsbruck vorzubeugen. Auf die Einhaltung dieses Prinzips wird vom BMVIT im Rahmen seiner Monopolpreisaufsicht gegenüber der Flughafenbetriebsgesellschaft (TFG) strikt geachtet und liegt auch der bescheidmäßigen mehrjährigen Deckelung („Price-Cap der Innsbrucker Flughafentarife zugrunde.

Was somit noch fehlt, ist eine gesetzliche Festlegung der Lärmschutzverpflichtungen der TFG bzw. der Ansprüche der dem Fluglärm ausgesetzten Bürger gegenüber der TFG, was in dem ggstl. Dringlichkeitsantrag richtigerweise vom Nationalrat verlangt wird. Es freut mich, Ihnen mitteilen zu können, dass im Zuge der Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49/EG durch das federführende BMLFUW im Einvernehmen mit dem BMVIT und den Ländern - also auch mit dem Land Tirol - ein;UmgebungslärmG 2005; vorbereitet wird, gemäß dessen das BMVIT und das Land Tirol für den im Ballungsgebiet Innsbruck liegenden Flughafen einen Aktionsplan für die Bekämpfung des Fluglärms zu erstellen haben. Die Kosten der darin festgelegten Lärmschutzmaßnahmen sollen dann verursachergerecht zur Gänze dem Verkehrsträger Luftfahrt angelastet werden im Wege einer vom BMVIT bescheidmäßig zu genehmigenden Überwälzung auf die TFG-Flughafentarife.

Auch Minister ad Hubert Gorbach hat damit festgestellt, dass die nationale Gesetzgebung bereits jetzt nicht nur aufkommensneutrale lärmabhängige Landetarife zulassen würde, die OZB jedoch auf objektive, sachgerechte und transparente Kriterien für Flughafentarife bedacht ist, um die willkürliche Belastung der Flughafennutzer hintanzuhalten.

Durch entsprechende Interpretation der Tarifordnung der ZFBO (Zivilflugplatz-Betriebsordnung) wäre die geforderte Objektivität Sachgerechtigkeit und Transparenz bereits jetzt möglich:

In § 20 ZFBO (Tarifordnung) Abs. 2 heißt es:

„Soweit für gleiche Leistungen Entgelte in verschiedenen Höhen festgesetzt werden, hat sich die Bemessungsgrundlage nach objektiven Merkmalen (zum Beispiel Art des Luftfahrzeuges, höchstzulässiges Abfluggewicht, Art der Pisten, der beanspruchten Flächen, Einrichtungen der nichtbehördlichen Abfertigung, Zeitdauer der Beanspruchung, Häufigkeit der Inanspruchnahme, Art und Zweck des Fluges) zu richten“

Diese taxative Aufzählung (zum Beispiel) lässt wohl die Interpretation zu, dass die Hineinnahme der Formulierung „Lärmklassifizierung des Luftfahrzeuges“ oder „Lärmentwicklung des Luftfahrzeuges“ dem Erfordernis der Objektivität, Sachgerechtigkeit und Transparenz entspricht.

Auch eine Änderung von Abs. 4 genannter Tarifordnung –
„Für die Benützung von Anlagen und Einrichtungen von Zivilflugplätzen außerhalb der Betriebszeiten (§ 3) sowie für Beheizung können Zuschläge zu den Tarifsätzen gemäß Abs. 1 bis 3 festgesetzt werden“
in –

„Für die Benützung von Anlagen und Einrichtungen von Zivilflugplätzen außerhalb der Betriebszeiten (§ 3) sowie für Beheizung sowie für die Benützung von auf den jeweiligen Flughäfen als besonders laut klassifizierten Luftfahrzeugen können Zuschläge zu den Tarifsätzen gemäß Abs. 1 bis 3 festgesetzt werden“

- wäre für die OZB kein großer Aufwand, so ein entsprechendes Ansinnen an sie herangetragen wird. Auch ist gemäß § 74 Abs. 3 ZFBO (Zivilflugplatz-Betriebsordnung und Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen) die Genehmigung dieser Benützungsbedingungen zu erteilen, wenn ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb des Zivilflugplatzes gewährleistet ist. Da davon auszugehen ist, dass lärmabhängige Flughafengebühren samt Verwendung der Mehreinnahmen für Schallschutzmaßnahmen, den Flughafennicht in seiner Sicherheit und wirtschaftlichen Führung bedrohen, wäre eine Aufnahme von Lärmzuschlägen in die Benützungsbedingungen des Innsbrucker Flughafens zu genehmigen.