

Quelle:

<http://www.innsbruck.at/io30/download/Dokumente/Content/Politik/Gemeinderat/PROTOKOLLE/GEMEINDERAT2002/08-SONDERGR-JULI.PDF>

## 8. Sondersitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck am 1. Juli 2002

---

### I n h a l t

	Seite
1. Mag. Pachl Thomas (GRÜNE), Angelobung	826
2. Genehmigung der Tagesordnung	826
3. Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH, Sicherheitszone, Innverlegung gemäß Bescheid der nationalen Behörde für Zivilluftfahrt hinsichtlich Errichtung eines Pisten- vorfeldes im Westen der Start- und Landebahn, Durch- führung einer Gemeinderatsenquete	826

N i e d e r s c h r i f t  
-----

über die 8. Sondersitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck am 1. Juli 2002

Ort:                    Großer Stadtsaal, Universitätsstraße 1

Dauer:                14.00 Uhr bis 18.20 Uhr

Vorsitzender:      Bgm. DDr. van Staa

Anwesende und entschuldigte Gemeinderäte:

                          Siehe beiliegende Anwesenheitsliste!

Ferner anwesend:

                          MD OSenR Dr. Loinger

                          Vertreter der Beamtenschaft, der Presse und des Rundfunks

                          Schriftführerin Mag. Halper/Ka

Bgm. DDr. van Staa: Meine sehr geehrten Damen und Herren!  
Ich eröffne die Sondersitzung des Innsbrucker Gemeinderates. Mein Gruß gilt den Damen und Herren des Gemeinderates, den erschienenen Zuhörern, den Repräsentanten der Beamtenschaft und der Medien. Ich darf vor allem den Bürgermeister und die Gemeindevertreter der Marktgemeinde Völs, die insgesamt als Experten eingeladen wurden, hier ebenfalls bei der Sitzung des Gemeinderates begrüßen. Lieber Bürgermeister und Mitstreiter herzlich willkommen. (Beifall)

                          Ich stelle die Beschlussfähigkeit des Gemeinderates fest.

1. Mag. Pachl Thomas (GRÜNE), Angelobung

Die Anwesenden erheben sich von ihren Sitzen.

Nach Verlesung der Gelöbnisformel nach § 12 Innsbrucker Stadtrecht leistet das Ersatzmitglied des Gemeinderates Mag. Thomas Pachl (GRÜNE) mit den Worten "Ich gelobe" das Gelöbnis in die Hand des Bürgermeisters.

2. Genehmigung der Tagesordnung

Bgm. DDr. van Staa: Die Tagesordnung ist Ihnen zeitgerecht zugegangen. Hat jemand gegen diesen Tagesordnungspunkt einen Einwand? Das ist nicht der Fall.

B: Die Tagesordnung wird genehmigt.

3. I-OEF 6080/2001

Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH, Sicherheitszone, Innverlegung gemäß Bescheid der nationalen Behörde für Zivilluftfahrt hinsichtlich Errichtung eines Pisten-vorfeldes im Westen der Start- und Landebahn, Durchführung einer Gemeinderatsenquete

Bgm. DDr. van Staa: Ich darf mitteilen, dass Ministerialrat Dr. Karl Prachner von Dr. Herbert Zulinski vertreten wird. Er wurde für 15.00 Uhr angekündigt. Außerdem wurde Hofrat Dr. Gerhard Liebl vom Flughafen-Umweltforum zum bayrischen Umweltministeriumstermin abkommandiert. Nach Rücksprache mit dem Vorsitzenden des Umweltforums darf ich Hildegard Auer bitten, als Expertin daran teilzunehmen und die Vertretung des Flughafen-Umweltforums zu übernehmen. Wenn Sie bitte hier vorne am Tisch Platz nehmen würden.

Ich verlese beiliegendes Schreiben der Mag.-Abt. I, Bürgerservice und Öffentlichkeitsarbeit vom 1.7.2002. Ich habe bereits gesagt, dass Ministerialrat Dr. Herbert Zulinski als Experte aus dem Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie kommen wird. Der Bericht, den ich hier zur Verlesung gebracht habe, wurde von der Mag.-Abt. I, Bürgerservice und Öffentlichkeitsarbeit, Wolfgang Steinbauer, erstellt. Als Rechtsexperte hat sich dankenswerterweise, sollte auch Ministerialrat Dr. Zulinski ausfallen, Finanzdirektor a. D. Dr. Elmar Schmid bereit erklärt, zur Verfügung zu stehen.

Nun darf ich die eingeladenen Fachexperten vielleicht der Reihe nach bitten, so wie beschrieben, ihre kurze Stellungnahme abzugeben. Sie sind alle eingeladen, an der Diskussion teilzunehmen, allerdings nicht die Zuhörer. Bei der Diskussion können sich die Experten und natürlich alle Gemeinderäte und Gemeinderätinnen der Stadt Innsbruck und der Marktgemeinde Völs zu Wort melden. Die Gemeinderäte der Marktgemeinde Völs darf ich bitten, sich vor einer Wortmeldung kurz vorzustellen, damit dies für das Protokoll festgehalten werden kann.

StR Mag. Schwarzl: Wir haben im Stadtsenat auch schon länger und ausführlicher darüber diskutiert, dass das Instrumentarium der Sondersitzung des Gemeinderates geschäftsordnungsgemäß Wortmeldungen des Publikums ausschließt. Soweit ich die Sitzung des Stadtsenates protokolliert habe, wurde von Ihrer Seite damals zumindest zugesagt, dass - sollte dafür noch Zeit sein - nach dem Hearing durch die Mandatarinnen und Mandatare auch anwesende Bürgerinnen und Bürger aus dem Publikum Fragen an die Experten richten dürfen. Ich erachte das für sinnvoll, denn in einer Bürgerversammlung wird man wohl diese Runde von Expertinnen und Experten nicht mehr zu Stande bringen. Danke.

Bgm. DDr. van Staa: Wie Sie wissen, StR Mag. Schwarzl, pflege ich das, was ich erklärt habe, auch zu halten. Selbstverständlich stehe ich weiter zur Verfügung und es besteht im Anschluss daran, wenn sich die Expertinnen und Experten Zeit nehmen, diese Anfragemöglichkeit, jedoch nach formeller Beendigung der Sitzung des Gemeinderates. Während der Sitzung des Gemeinderates gelten die Bestimmungen der Geschäftsordnung des Innsbrucker Gemeinderates. Sie können ruhig sitzen bleiben,

wenn Sie sich bitte kurz vorstellen, erklären, was sie machen und für welche Expertise Sie zuständig sind.

Mag. Moritz: Ich bin Vertreter der ARGE Limnologie angewandte Gewässerökologie GesmbH, einem Büro in Innsbruck, das für Gewässerökologie zuständig ist. Ich habe für die Stellungnahme gemeinsam mit Dipl.-Ing. Peter Hanisch, der bei der Donau Consult Zottl & Erber für den wasserbautechnischen Teil zuständig ist, eine kleine Präsentation vorbereitet. Ich werde die Präsentation vorstellen, vorher noch einmal kurz zu meiner Funktion: Ich glaube, ich wurde deshalb als Experte eingeladen, weil es in Tirol in jüngster Zeit relativ viele bzw. große Flussbauprojekte gegeben hat, die heute auch als ökologische Vorzeigeprojekte präsentiert werden und in dieser Eigenschaft kann ich auch zum vorliegenden Projekt einige Stellungnahmen abgeben.

Ich möchte vielleicht ganz kurz den Ist-Zustand am Inn vorstellen. Sie brauchen keine Angst haben, das wird keine wissenschaftliche Präsentation. Ich werde grundsätzliche Anmerkungen darüber machen, wie so ein Projekt aussehen sollte, wenn es aus ökologischer Sicht zumindest keine Nachteile hat, sondern auch durchaus Erfolge bringen kann. Der Bogen spannt sich hier vom Entstehen bis zum Idealzustand, Sie entnehmen daraus bereits, dass es am Inn derzeit keinen Idealzustand gibt.

Gerade bei den großen Wasserbauprojekten der letzten Jahre wurde im Rahmen der Erstellung eines Einreichprojektes immer so vorgegangen, dass zuerst der Ist-Zustand dokumentiert und naturschutzrechtlich bewertet wurde und auf dieser Basis ökologische Begleit- und Ausbaumaßnahmen erfolgten. Im Zuge des Behördenverfahrens wurde in der Folge auch der Eingriff beurteilt und zusammenfassend die Bilanz erstellt, wie ein Projekt dieser Art aus ökologischer Sicht zu beurteilen ist.

Erschrecken Sie auch hier nicht, ich möchte mit dieser Liste nur dokumentieren, dass es auch aus jüngster Zeit im Projektgebiet Flughafengelände sehr viele Dokumentationen und naturschutzfachliche Grundlagen des Inn gibt. Hier ist eine Liste jener Arbeiten, die im Zuge der letzten zehn Jahre durchgeführt wurden. Ich fasse ganz kurz zusammen: Die Ökomorphologie befasst sich im Wesentlichen mit dem Aussehen des Inn bezüglich des Verbauungsgrades und mit den flussbaulichen Maßnahmen.

Das Diagramm soll verdeutlichen, wie zum Beispiel über die Entwicklung von Schotterbänken sehr genaue Zusammenhänge ermittelt werden.

Wenn es jetzt um die Verlängerung der Sicherheitszone oder um ein Hochwasserschutzprojekt geht, hat man hier im Zuge der getroffenen Maßnahmen sehr gute Instrumente, um die ökologischen Folgewirkungen abzuschätzen bzw. die Projekte so zu steuern, dass man aus ökologischer Sicht gewünschte Ziele erreichen kann. Ich habe hier einen Auszug aus der Biotopkartierung des Amtes der Tiroler Landesregierung, die im Internet für jeden zugänglich ist.

Man erkennt deutlich, wenn ich hier mit der Maus entlang fahre, das Gebiet um den Flughafen, und zwar das rechte Innufer. Große Biotope befinden sich in erster Linie flussaufwärts der Kranebitter Innbrücke, ansonsten finden sich kleinere Bestände flussabwärts im Umfeld des Völser Gießen. Ansonsten sieht der Inn im Projektgebiet so aus wie auf weiten Strecken, er ist relativ geradlinig und hat einen schmalen Gehölzstreifen. Aus Sicht der Biotopkartierung bestehen relativ große Defizite. Es besteht akuter Handlungsbedarf, wenn hier der ökologische Zustand verbessert werden soll.

Ganz kurz noch zu zwei Rahmenbedingungen, die auch aus ökologischer Sicht wesentlich sind: Ein Punkt ist der, dass der Inn einen sehr starken Schwebetritt hat. Das heißt, es kann auf Grund des Kraftwerksbetriebes und dessen Produktion von Spitzenstrom mehrmals täglich oder wöchentlich zu starken Wasserstandsschwankungen von zirka 70 bis 80 cm im Bereich der Stadt Innsbruck kommen. Dies hat gravierende ökologische Nachteile, was durch jüngste Untersuchungen sehr deutlich belegt wird. Das heißt, dies ist ein Faktor, welcher den Ist-Zustand sehr stark prägt, aber auch maßgebliche Einflüsse auf die Umsetzung der Maßnahmen am Inn haben wird, damit solche Schäden möglichst minimiert werden können.

Nun zu einem anderen Punkt: Sie sehen hier das Beispiel des Axamer Baches, der ebenfalls im Nahbereich des Projektgebietes liegt. Auf Grund der Eintiefung des Inn und auch durch die Verbauung der Seitenbäche entstehen gravierende Defizite bei der Fischfauna, die ihre Laich- und Aufwuchsgebiete ganz einfach nicht mehr erreichen können. Auch darin

liegt eine wesentliche Ursache, dass es mit dem Ist-Zustand des Inn nicht zum Besten bestellt ist.

Gleichzeitig sind das Faktoren, die man im Rahmen von Projekten berücksichtigen und natürlich auch entsprechend verbessern kann. Insgesamt lässt sich die Situation in zwei Sätzen zusammenfassen: Der Inn ist aus ökologischer Sicht erheblich vorbelastet. Im Zuge einer Innverlegung sind Verbesserungen möglich, benötigen aber entsprechende Flächen. Das heißt, es kommt im Detail ganz entscheidend darauf an, dass man etwas mehr macht, als jetzt technisch unbedingt notwendig ist. So lässt sich dann insgesamt auch eine ökologische Verbesserung erzielen. Nur hängt dies, wie gesagt, ganz entscheidend davon ab, in welchem Umfang man Flächen zur Verfügung hat.

Man könnte sich jetzt auch fragen, ob sich die Verbesserung nicht ganz einfach ohne eine Innverlegung bzw. ohne eine Verlängerung der Sicherheitsfläche durchführen ließe. Dazu möchte ich gleich aus der Praxis sagen, so spielt sich das ganz einfach nicht ab. Bei jedem Naturschutzprojekt größeren Umfanges, wo entsprechende finanzielle Mittel vorhanden sind, also gerade bei einem großen Gewässer wie dem Inn, braucht es auch entsprechend große Maßnahmen, um wirklich Veränderungen in positiver Hinsicht durchführen zu können.

Die Vorzeigeprojekte der letzten Jahre entstanden so, dass man im Zuge von Hochwasserschutzmaßnahmen ökologische Faktoren berücksichtigt und darauf geachtet hat, über das technisch notwendige Maß hinaus auch Verbesserungen durchzuführen. So entstanden die Projekte und im Wesentlichen spielt es keine Rolle, ob es sich um ein Hochwasserschutzprojekt oder um ein Projekt im Zusammenhang mit dem Flughafen Innsbruck und der Erweiterung der Sicherheitsfläche handelt. Man muss sich als Ökologe an jene Projekte, wo auch entsprechende finanzielle Mittel vorhanden sind, "anhängen" und da kann man einiges erreichen.

Ich gehe in zwei Anmerkungen auf die Landschaftsplanung ein, weil der Erholungswert natürlich eine große Rolle spielt. Die Vorgangsweise ist ähnlich wie bei der Ökologie: Man verschafft sich einen Überblick über die Situation und beanstandet nach Möglichkeit die betreffenden Projekte, um auch Verbesserungen zu erreichen.

Ich möchte meinen Vortrag mit einer Folie, die an der Großarche entstanden ist, abschließen. Die Großarche wird in den Medien mehrfach als eines der Vorzeigeprojekte des Landes Tirol bezeichnet, welche in den letzten fünf Jahren errichtet wurden. Es lag hier die gleiche Problematik vor: In diesem Fall wurde ein kanalisierter Fluss unter Inanspruchnahme großer Landwirtschaftsflächen renaturiert. Heute wird dieses Gebiet von einer Vielzahl von Erholungssuchenden besucht. Nachdem man gesehen hat, wie das Ganze angenommen wurde, begann man auch hier, eigene Erholungseinrichtungen zu schaffen. Dies wäre eine Perspektive, die man im Rahmen der Innverlegung durchaus wahrnehmen kann und auch soll. Damit möchte ich meinen Part schließen. Am einfachsten wäre es, wenn Dipl.-Ing. Hanisch fortfährt, weil er an der gleichen Präsentation mitarbeitet. (Beifall)

Dipl.-Ing. Hanisch: Mein Name ist Dipl.-Ing. Hanisch, ich bin vom Zivilingenieurbüro DonauConsult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber aus Wien. Sie werden sich wundern, unser Büro befasst sich seit 50 Jahren mit Wasserbauprojekten in ganz Österreich und wir dürfen auch im Land Tirol immer noch arbeiten, das heißt, man ist Gott sei Dank mit unserer Arbeit zufrieden. Manche Projekte werden Sie sicher gut kennen, beispielsweise den Hochwasserschutz der Stadt Innsbruck, jenes Projekt, welches an der Sill realisiert wird. An der Großarche haben wir mit Mag. Moritz zusammengearbeitet.

An all diesen größeren Wasserbauprojekten, die in letzter Zeit in Tirol durchgeführt wurden, durften wir uns beteiligen. Sehr vieles, das wir dabei gelernt haben, versuchen wir beim nächsten Projekt noch besser umzusetzen. Ich möchte Ihnen ganz kurz zeigen, wie wir in einem so sensiblen Planungsumfeld gewohnt sind bzw. gelernt haben, mit den Anforderungen eines solchen Projektes umzugehen. Zuerst ist es wichtig zu analysieren, um welche Problemstellung es sich handelt und welche Anforderungen an die Projektierung gestellt werden. Auch über den Projektablauf möchte ich Ihnen kurz etwas sagen, den Zeitplan können wir heute beiseite lassen.

Die Problemstellung ist bekannt, wir haben ein Problem, das hier vom Wasserbau losgelöst ist. Es geht um das Problem, dass der Flug-

hafen mehr Platz braucht. Da das Pistenvorfeld derzeit zu kurz ist, wurde seitens der Obersten Zivilluftfahrtbehörde eine Erweiterung vorgeschrieben. Nach diesen Internationalen Guidelines und dem Internationalen Luftfahrtgesetz muss diese Erweiterung mindestens 300 m betragen, das geht über den Inn bis fast zur Autobahn. Das ist nur durch eine Verlegung des Inn möglich, und dies ist jetzt die Vorgabe an uns Wasserbauer.

Wenn Sie sich das mit einem Längsschnitt durch den Flughafen vorstellen, sehen Sie, dass der Inn derzeit direkt am Ende der Startbahn liegt und er soll eben durch eine leichte Verschiebung - gemäß den Erkenntnissen eines optimierten Projektes - Platz machen für dieses Pistenvorfeld. Die Anforderungen, die in einem solchen Rahmen an die Projektierung gestellt werden, liegen im Wesentlichen darin, dass man sich zuerst des Umfeldes, in dem man plant, bewusst wird. Auch politische Sensibilität ist etwas, was wir gelernt haben. Allzu oft bzw. fast immer im Wasserbau sind jene, die Flächenressourcen hergeben müssen, um jemanden zu schützen, nicht die Nutznießer. Wir kennen den Konflikt, einer muss den Grund hergeben, und ein anderer ist der Nutznießer. Wir sind hier am Tor zur Landeshauptstadt, und dies ist ein Prestigeplatz für ihre Stadt. Die besondere Situation, die Bedeutung des Flughafens Innsbruck, werden Ihnen die Kollegen vom Flughafen näher bringen.

Wichtig ist es heutzutage, den Zeitplan und den Budgetrahmen einzuhalten, wir alle unterliegen diesen Zwängen. Wesentlich sind die ökologischen Randbedingungen, die Mag. Moritz bereits erläutert hat. Unser Metier ist die Wasserwirtschaft, und die darf ich Ihnen kurz näher bringen. Wesentlich ist es, im Vorfeld eines Projektes mit jenen Behörden, welche die Vorgaben kontrollieren, Kontakt aufzunehmen. Auch mit den Projektwerbern sowie mit den von den Maßnahmen Betroffenen muss im Vorfeld rechtzeitig Kontakt aufgenommen werden, um all diese Anforderungen in das Projekt einfließen zu lassen. Es wird dann in der Folge ein Einreichprojekt erstellt, in diesem Fall handelt es sich um die Themen Wasserrecht, Naturschutzrecht und Forstrecht, die meist in einem konzentrierten Verfahren abgehandelt werden. Anschließend geht man zur Behörde, wo man um Bewilligung dieses Projektes unter Berücksichtigung aller Parteienstellungen ansucht.

Ganz wesentlich ist es natürlich, dass man in einem so sensiblen Umfeld die Unterlagen so aufbereitet, wie es bei größeren Projekten im Zuge des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens institutionalisiert wurde. Es gibt für das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren gewisse Richtlinien, die hier nicht zutreffen, weil es eine vergleichsweise kleine Maßnahme ist, aber diese Art der Unterlagen- und Projektaufbereitung ist für uns bei Projekten dieser Größenordnung natürlich eine Selbstverständlichkeit. Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist sehr wichtig, um den Kontakt zu den Betroffenen nicht zu verlieren und natürlich eine Projektsteuerung, um im Zusammenhang mit dem Auftraggeber das Optimum für den Ablauf des Projektes zu erzielen.

Des Weiteren ist es sehr wichtig, mit den Behörden den Umfang der Untersuchungen, die im Vorfeld durchgeführt werden müssen, abzustimmen, um die Auswirkungen des Projektes in der Planungsphase ermitteln zu können. Ein ganz wesentlicher Aspekt in diesem Zusammenhang sind die Beweissicherungsverfahren, die im Rahmen solcher Projekte durchgeführt werden. Wir konnten an den Projekten der letzten Jahre immer wieder feststellen, dass eine Beweissicherung auf solider Basis, das heißt eine Aufzeichnung des Zustandes vor Beginn der Maßnahmen, eine Beobachtung der Verhältnisse während des Bauvorganges und eine Nachbereitung nach Fertigstellung der Anlage sehr wesentlich ist, um Veränderungen zu dokumentieren und allenfalls entsprechende Kompensationsmaßnahmen, so man diese nicht bereits im Vorfeld eingeplant hat, berücksichtigen und durchführen zu können.

Dies sind Verfahren, es sei hier das Beispiel an der Großarche erwähnt, wo wir über sieben Jahre Grundwasserbeobachtungen durchführten, um zu dokumentieren, was im Grundwasser quantitativ oder qualitativ passiert. Wir starteten unsere Grundwasserbeobachtungen bereits zwei Jahre vor Projektbeginn und führten diese während der ganzen Projektdauer und zwei bis drei Jahre nach Abschluss des Projektes durch. Jene Maßnahmen, die wir im Projekt geplant haben, um Beeinträchtigungen und Verschlechterungen zu verhindern, haben gegriffen und Entschädigungen, Reparaturmaßnahmen ziehen allenfalls Konsequenzen nach sich.

Es ist ganz wesentlich, dass auch im Rahmen dieser Beweissicherungsverfahren einerseits ein gegenseitiges Vertrauensverhältnis der Projektanten und Projektwerbern und andererseits unter den Betroffenen aufgebaut wird und man gemeinsam versucht, unter Berücksichtigung der gegenseitigen Anforderungen ein Projekt dieser Art exekutieren zu können. Innerhalb des Projektrahmens wird man im Vorentwurfstadium alle möglichen Varianten untersuchen, um unter den gegebenen Anforderungen an das Projekt das Optimum identifizieren zu können. Die Betroffenen sind in den Planungsprozess eingebunden, um deren Interessen genauso wie der Projektwerber berücksichtigen zu können. Dann wird das Projekt der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die wesentlichsten Zwangspunkte in dem Bereich sind jene, die wir in der Planung an Kenntnissen des Umfeldes verarbeiten, wenn der wasserbauliche Entwurf einmal am Tisch liegt. Sie werden die große Innenschleife kennen, wo die Anforderung darin liegt, die Sicherheitsfläche am westlichen Pistenende zu vergrößern. Das heißt, der Inn ist im Weg, er muss verlegt werden, auf der anderen Seite ist die Autobahn, die eine absolut feste Barriere darstellt. Die Innbrücke Kranebitten ist ein unverrückbarer Fixpunkt, auf der anderen Seite im Hintergrund, ganz wesentlich, das Grundwasserfeld Höttinger Au, der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB), das sein Grundwasser aus Oberstrom bezieht und natürlich auch vom Uferfiltrat des Inn betroffen ist bzw. betroffen sein könnte.

Weiters hängen die Anbindungen der Zugängerbäche, - nämlich der Kranebitter Klammbach, der Völser Gießen, der vom Kollegen bereits erwähnt wurde, der Axamer Bach und der Lohbach, - alle in diesem wirtschaftlichen System. All diese Randbedingungen sind aus wasserwirtschaftlicher Sicht natürlich zu berücksichtigen, um es hier durch das Projekt zu keiner Verschlechterung kommen zu lassen.

Das, was für Sie wesentlich ist, das sind jetzt einige Aspekte, die wir bei der Projektierung berücksichtigen. Man rechnet mit einer eindimensionalen Hydraulik über den Inn, das sind wesentliche Details, um die Sohl- und Ufersicherung zu bemessen. Die Sohlsicherung ist ein Aspekt, der Sie sicher interessieren wird: Wenn man die jetzt konsolidierte Flusssohle des Inn mit dem Bagger angreift, dann entsteht natürlich ein an-

derer Austausch zwischen Oberfläche und Grundwasser. Die Herrschaften aus der Marktgemeinde Völs werden genau wissen, dass es immer wieder zu Problemen in den Kellern kommt, wenn der Wasserstand des Inn steigt.

Es gibt technische Maßnahmen, mit denen man auch eine neue Flusssohle wieder in einen ähnlichen Zustand dieser Dichtigkeit versetzen kann. Genau das haben wir z. B. an der Großarche durchgeführt. Dort wurde im Ortsbereich auf 1,5 km mit Hilfe von Untergrundverbesserungsmaßnahmen die neue Flusssohle gedichtet. Diese technischen Möglichkeiten gibt es, und wenn es das System verlangt, wird man diese technischen Möglichkeiten anwenden.

Durch die Verschiebung des Inn ergeben sich natürlich geringfügige Änderungen in der Lauflänge. Die Schleppspannungen sind andere, und auch der Geschiebetransport, also jenes Material, welches der Inn an Schotter transportiert und das sich an Sandbecken ablagern kann, verändert sich und wird auch berücksichtigt. Eben diese geringe Dichtigkeit ist für die Grundwassernutzer der Marktgemeinde Völs auf der einen Seite interessant, natürlich auch für die Grundwassernutzung der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB) auf der anderen Seite wesentlich. All diese Komponenten werden im Projekt bereits berücksichtigt.

Bei diesem zweidimensionalen Strömungsmodell handelt es sich um einen Ausschnitt aus Wien, es ist dies die Mündung der neuen Donau, wo wir die entsprechenden Strömungsverhältnisse, die jetzt für die Optimierung der ökologischen Planungen wichtig sind, ermitteln und in der Folge auch berücksichtigen. Wir wissen, dass vielfältige Strömungsmuster für eine positive ökologische Entwicklung von großer Bedeutung sind und nicht jene Strömungsverhältnisse, die wir von stark kanalartig verbauten Flussabschnitten kennen. Sie sind für den Wasserbau, aber auch für die Ökologie sehr wesentlich. Das wäre ein grober Abriss dessen, was heutzutage in der wasserbaulichen Planung Stand der Technik ist und darüber, was wir beabsichtigen würden, in diesem Umfeld einzusetzen. Falls es Fragen gibt, stehe ich zur Verfügung. Danke für Ihre Aufmerksamkeit. (Beifall)

Prof. Dr. Psenner: Ich kann mich relativ kurz halten, nachdem Mag. Moritz und Dipl.-Ing. Hanisch das konkrete Problem ausführlich und

detailliert geschildert haben. Ich möchte zwei Dinge zum Grundsätzlichen sagen und auch eine kritische Anmerkung zu dem derzeit vorliegenden Plan machen. Dieser Plan ist sicherlich nicht mehr der neueste, wurde mir aber zur Verfügung gestellt.

Die Situation, dass der Inn ökologisch nicht in jenem Zustand ist, den Mag. Moritz den Idealzustand genannt hat, trifft leider nicht nur auf den Inn zu, sondern ist ein weltweites Problem. Wenn sie Fließgewässerökologie betreiben, dann werden Sie sehen, das Problem, hinter dem alle anderen Probleme verschwinden ist, dass es keine Flüsse mehr gibt. Das heißt, es gibt Flussabschnitte, zerhackte Fließgewässersysteme, aber es gibt keine wirklichen Flüsse mehr. Das einzige Beispiel, das wir noch in der Nähe haben, ist der Tagliamento kann man sagen, dieser Fluss ist ungefähr noch so, wie wir uns einen Fluss vorstellen, und das ist natürlich ein Problem.

Nicht nur für die Wissenschaft, denn die muss sich laut europäischer Wasserrahmenrichtlinie am Naturzustand orientieren und wenn es den nicht mehr gibt, dann haben wir ein Problem, das nicht nur die Wissenschaft, sondern alle betrifft. Wenn Sie nicht mehr wissen, was Natur ist, dann gibt es bereits jetzt, aber auch in der Zukunft, ein Problem. Nun zum konkreten Fall. Ich habe mir das Beispiel angesehen und Folgendes festgestellt: Wenn eine Renaturierung an Flüssen durchgeführt wird, dann sind natürlich Altarme, Stillgewässer und solche Dinge, die wir hier gesehen haben, von extrem großer Bedeutung.

Der wichtigste Punkt ist meiner Meinung nach der, dass man den Fluss als Netz, als Gewässersystem erkennt. Das heißt, wenn wir von einer Unterbrechung des River Continuum sprechen, dann meinen wir, dass es eben keinen durchgängigen Fluss mehr gibt. Das bedeutet, wenn man einen Fluss renaturiert, ist die erste Frage, wie kann ich die Zuflüsse so einbinden, dass Fische und andere Tiere aufsteigen können, dass sie den Fischen als Kinderstuben dienen können, und dass man das Gewässernetz - so gut dies eben möglich ist - wiederherstellt.

Wenn ich den konkreten Plan ansehe, der, wie ich meine, den meisten von Ihnen zur Verfügung steht, muss man natürlich sagen, ich brauche Raum. Das haben auch Mag. Moritz und Dipl.-Ing. Hanisch bereits

festgestellt. Das heißt, wenn ich ein Vorfeld zum Flughafen baue, dann zwicke ich den Inn sozusagen zwischen diesem Vorfeld und der Autobahn ein, das heißt, an dieser Stelle muss ich den Inn voraussichtlich noch härter verbauen, als dies bereits der Fall ist. Was dahinter passiert ist das, was ich als sehr positiv sehe: Ich habe die Möglichkeit, den Inn naturnah zu gestalten. Ich würde es aber nicht so machen wie auf dem Plan, sondern ich würde in erster Linie versuchen, die beiden unmittelbar betroffenen Zubringer, also den Völser Gießen und den Axamer Bach, umzugestalten.

Beim Völser Gießen ist es relativ leicht, dass sie als Kinderstuben den Fische als Systeme, die zum Gewässernetz gehören, dienen können. Insgesamt muss man natürlich sagen, am schönsten wäre eine Renaturierung, wenn ich die gesamte Fläche zur Verfügung hätte, ohne das Vorfeld. Mag. Moritz hat in vielen Beispielen erwähnt, dass dann überhaupt keine Renaturierung zu Stande käme, das heißt, ich muss mit dem sehr begrenzten Raum versuchen, das Beste zu machen und hier ist im Vergleich zum vorliegenden Plan noch einiges zu verbessern. Dankeschön. (Beifall)

Susanne Rynesch: Ich danke Ihnen für die Einladung, dass ich heute hier in der Sitzung des Gemeinderates sprechen darf und möchte mich kurz noch einmal vorstellen. Ich bin Sprecherin der Österreich - Plattform - Fluglärm. Das ist ein Dachverband von Fluglärminitiativen, derzeit mit 21 Mitgliedern quer durch Österreich. Das geht von kleinen Flugfeldern bis zu den Regionalflughäfen und bis zum Flughafen Schwechat in Wien. Ich sitze hier nicht als Expertin für einen speziellen Fachbereich, sondern eigentlich für den Bereich Beziehungen der Flugplätze zu ihrer Umgebung und hier habe ich in den letzten 10 bis 15 Jahren weiß Gott genug Erfahrung sammeln können.

Es gestalten sich die Beziehungen dieser Flugplätze zu ihrer Umgebung quer durch Österreich sehr unterschiedlich. Es gibt scharfe Auseinandersetzungen, es gibt friedliche Koexistenzen, es gibt formlose Kontakte und es gibt einen Fall, von dem Sie sicher bereits gehört haben, das ist das Mediationsverfahren Wien, ein wirklich schulgerechtes, gemeinsames Konfliktlösungsverfahren im Rahmen eines Megaprojektes. Es soll eine dritte Piste errichtet werden. Es geht um die gemeinsame Entwick-

lung eines Flughafens in seiner Region und dieser Flughafen hat von sich aus beschlossen, gemeinsam mit den betroffenen Bürgern hier nach einer Lösung, bzw. nach einer Konfliktlösung zu suchen.

Dieses Modell hat mittlerweile in Österreich von sich reden gemacht. Ich möchte noch erwähnen, dass ich vor zirka einem Monat zu einer Diskussionsveranstaltung nach Alpbach als Referentin des Mediationsverfahrens geladen wurde. Veranstalter war eine Firma, die sich mit Abfallbeseitigung bzw. Abfallverbrennung befasst, also in einem Risikobereich tätig ist und Standorte benötigt. Es waren zahlreiche Referenten und Bürgermeister aus ganz Tirol geladen, und man kann sagen, im Risikobereich ist heutzutage ohne Transparenz, ohne Offenlegung, ohne Einbindung der betroffenen Bürger einfach nichts mehr zu erreichen und nichts mehr zu machen.

Hier ist eine gewisse Seelenverwandtschaft zu dem Problemflughafen Innsbruck vorhanden. Die Diskussion in der Stadt Innsbruck, wie ich sie in den letzten Jahren verfolgen konnte, ist geprägt von Unklarheiten, von Missverständnissen, voll von Emotionen und das ist angesichts der Tragweite dieses Projektes, das hier vorgestellt wurde, nicht die richtige Vorgangsweise. Ich glaube, Sie sollten alle wissen, worum es hier geht, worüber Sie zu entscheiden haben, wofür Sie hier die Verantwortung übernehmen, und das möchte ich Ihnen kurz vorstellen. Die Titelfolie lassen wir beiseite, heute ist Sondergemeinderat, das wissen alle.

Es ist so, dass mein Dachverband keinesfalls ein Verein ist, der jeden Flughafen und jeden Flugplatz zusperren möchte. Es geht uns um einen angemessenen Interessensausgleich zwischen dem anerkannten Bedürfnis nach Mobilität und Flugverkehr einerseits und dem andererseits unbestrittenen Bedürfnis der Personen, die in der Umgebung leben, nach Wahrung eines Mindeststandards von Wohnqualität und einer fairen Behandlung. Deshalb habe ich diese zweite Folie mit der Überschrift versehen "Sicherheit - unbedingt, ja - aber für alle". Es soll hier nicht nur um die Sicherheit für den Flugbetrieb, sondern um die Sicherheit aller Betroffenen gehen.

Unabhängig davon, ob es zu einem Konfliktlösungsverfahren kommt oder nicht, wird ein Verwaltungsverfahren ohnehin thematisiert

werden müssen. Es geht um die Betroffenen im Flugwegbereich, und der ist in Innsbruck wahrlich nicht so breit gestreut. Es geht um die Betroffenen in der Umgebung des Flughafens, um Hintanhaltung der Gefährdungen von Leben, Gesundheit und Eigentum, um Gewährleistung der Sicherheit der Person und um das Fernhalten störender Einwirkungen. Diese eigenartigen Formulierungen stammen aus einem Kommentar zum Österreichischen Luftfahrtrecht und sind Bestandteil der Verwaltungsverfahren, die auf Sie zukommen.

Es geht nur darum, diese wirklich durchgängig abzuarbeiten, was in den Verwaltungsverfahren der letzten Jahre wahrlich nicht immer der Fall war. Es geht vor allem auch um Planungssicherheiten in der Stadt, Sicherstellung der Wohnnutzung. Sie haben hier an zahlreichen Tagen im Jahr Pegel, die eine Wohnnutzung nicht mehr zulassen und die gesundheitlich bedenklich sind. Die für Stadtplanung verantwortlichen Personen sollten sich dessen bewusst sein, dementsprechend planen und handeln können und wissen, was von anderer Seite auf ihn zukommt. Es geht um einen Bescheid der obersten Zivilluftfahrtbehörde vom Oktober 2001, der wie folgt lautet:

"Jeder Zivilflugplatz muss aus Gründen der Sicherheit des Flugplatzbetriebes gemäß § 35 Zivilflugplatzverordnung über ein hindernisfreies Pisten- vorfeld verfügen." Welche sich bei Pisten der Klasse A und B bis zu einer Entfernung von 300 m, um Gefahren für Luftfahrzeuge abzuwenden."

Der § 34 der Zivilflugplatzverordnung sieht so aus:

"Zivilflugplätze dürfen nur betrieben werden, wenn der Schutzbereich der für den An- und Abflugflug von bestimmten Bewegungsflächen frei von Hindernissen ist, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen, aber wenn sich durch die Beseitigung solcher Hindernisse oder durch ihre Kennzeichnung bzw. Befolgung die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist."

Das heißt, hier ist der genehmigenden Behörde ein Ermessensspielraum eingeräumt, und die genehmigende Behörde hat in zahlreichen Fällen, so auch in der Stadt Innsbruck, davon natürlich Gebrauch gemacht. Das ist geltendes nationales Recht. Dieser Flugplatz ist genehmigt, ist in Betrieb.

Laut mehrfacher und schriftlicher Auskunft der zuständigen Behörde liegen keine Gefahren für die Sicherheit der Luftfahrt vor, so dass der Betrieb ohne weiteres durchgeführt werden kann und möglich ist.

Es war in Zusammenhang mit dieser Diskussion immer von dem berühmten Annex 14 der ICAO die Rede. Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) die Rede. Dieser sei verpflichtend, er sei genau gestaltet worden, diese Neugestaltung müsse jetzt in Österreich umgesetzt werden. Zum hundertsten Mal, die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation)-Regelwerke sind in Österreich nicht per se verpflichtend. Das ist Tatsache, und sie können jeden Juristen um Bestätigung ersuchen. Diese Regelwerke stellen Idealzustände für einen sicheren Flugbetrieb dar.

Wenn diese Regelwerke nicht eingehalten werden, - man denke da an Norwegen, Hongkong, an die frequentiertesten Flughäfen in der ganzen Welt, wo sie wirklich nicht immer eingehalten werden können - ist eine Meldung an die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) verpflichtend, und das ist alles. Diese Meldung ist in Österreich auch erfolgt. Sie sehen den Text, die letzte Zeile, ich brauche es nicht vorzulesen, es wird in Österreich nicht überall eingehalten. Die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) ist nicht zu Grunde gegangen, der Flugbetrieb in Innsbruck auch nicht, die Sache ist rechtlich vollkommen in Ordnung.

Die Voraussetzung für die Erteilung einer Zivilluftfahrtbewilligung ist im Internet im Informationssystem für jeden problemlos greifbar und man kann sich ohne viel Aufwand von der Richtigkeit überzeugen. Das Folgende stammt aus dem Luftfahrtgesetz:

"... die Flugplatzbewilligung ist zu erteilen, wenn das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet und eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist. Die anderen Voraussetzungen können wir uns vorläufig sparen. Die Behörde war und ist davon überzeugt, dass dies so ist, sonst hätte sie die Zivilflugplatzbewilligung, die zugegebenermaßen mit dem Inndamm und dem Fluss in dieser Lage relativ alt ist, nicht erteilen dürfen, oder sie hätte sie widerrufen müssen."

Welche Zivilflugzeuge dürfen den Flughafen Innsbruck unter den gegenwärtigen Gegebenheiten benutzen? Das steht im Zivilflugplatzbewilligungsbescheid, der uns leider nicht zur Verfügung gestellt wurde. Es ist aber der entscheidende Teil davon in einem Verwaltungsgerichtshofurteil zitiert, und daraus habe ich das entnommen:

"Die Bewegungsflächen dürfen von allen Luftfahrzeugen benutzt werden, deren Betriebssicherheitsgrenzen den Abflug und die Landung zulassen."

Das ist flexibel gehalten, ganz klar. Die Betriebssicherheitsgrenzen können mit dem Wetter, mit der Kontaminierung der Piste, mit der Beladung der Flugzeuge natürlich schwanken. Der Pilot entscheidet tatsächlich von Fall zu Fall, hier landen zu können oder nicht. In 90 % der Fälle geht alles tadellos aus, der Flughafen Innsbruck war und ist sicher. Die Zivilflugplatzbewilligung gibt es, die zuständige Behörde hat es mehrfach schriftlich zugesichert, auch in einem Schreiben an den Gemeinderat und an den Herrn Bürgermeister.

Der Flugplatz ist sicher, aber eine absolute Sicherheit kann es natürlich nicht geben. Ein Restrisiko gibt es immer, das Fliegen ist nun einmal nicht ungefährlich. Die Behörde ist insgesamt auf Grund ihrer Feststellungen zu der Ansicht gekommen, dass durch den Flugbetrieb die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt ist. Ich möchte ein bisschen auf die Diskussionen eingehen, wie sie in letzter Zeit auf nationaler Ebene hier geführt wurde. Die Spitze des Eisberges war eigentlich die Aussage, eine zweite Katastrophe wie Kaprun oder die "Todesfalle Inndamm" sei zu vermeiden.

Ich habe es dargestellt, laut Aussage der Zivilluftfahrtbehörde ist hier alles in Ordnung und wenn hier jemand sagt, dieser bestehende Inndamm sei eine Todesfalle, dann unterstellt er der Behörde nichts anderes als eine fehlerhafte Beurteilung. Das ist einfach einer seriösen Diskussion nicht mehr zuträglich, denn wenn es so wäre, dann müsste der Betrieb dieses Flughafens augenblicklich untersagt werden, auch das ist geltendes Luftfahrtrecht in Österreich.

Ich habe meine Präsentation etwas gekürzt. Bezüglich der Sicherheitsvoraussetzungen müssen wir uns fragen, was sich denn eigentlich

geändert hat. Was hat die Behörde zu der Annahme gebracht, dass irgendwo eine Gefahr lauert? Auf Grund der mangelhaften Informationen sind folgende Vermutungen zunächst einmal durchaus zulässig: Eine immanente Sicherheitsvoraussetzung ist nur dann denkbar, wenn andere als derzeit zulässige Luftfahrzeuge diesen Platz benützen sollen, nämlich solche, die mit dem Betrieb der Sicherheitsgrenzen hier nicht mehr zurecht kommen, wenn in der Planung der Anflug durch solche Maschinen eben vorgesehen ist.

Hier gibt die Masterplan-Prognose, die von 1997 bis 2014 reicht, einen deutlichen Hinweis: Es sollen die Flugbewegungen um 60 %, die Passagierzahlen um 120 % zunehmen, und es soll die westliche Schwelle um 100 m nach außen versetzt werden. Das sind Bestandteile des geltenden Masterplans, der zur Zeit vorliegt, jedoch noch nicht widerrufen oder umgestaltet wurde. An dieser Stelle ist nun wirklich die Vermutung zulässig, dass hier etwas passieren soll. Wir sind jetzt zu dem Schluss gekommen, dass die Innverlegung zur Schaffung eines hindernisfreien Vorfeldes eine freiwillige qualitative Verbesserung ist, die ich als Flughafendirektor auch anstreben würde.

Es ist natürlich dringend notwendig, zu überlegen, wie das Projekt zu finanzieren ist. Wir haben soeben beim wasserbaulichen Projekt gesehen, welche Umstände und Aspekte noch offen sind. Die Kosten nach oben sind völlig offen, wer soll das verdienen und vor allem, welche Konsequenzen wird dies haben. Hier noch einmal der Masterplan, Steigerung der Flugbewegungen um 60 %, Steigerung der Passagierzahlen um 120 %, Verschiebung der westlichen Schwelle. Weiters ist ein Parkhaus, ein Autobahnanschluss sowie zusätzliche Taxiways geplant.

Das sind Maßnahmen, welche die theoretische Kapazität massiv erhöhen und erwarten lassen, dass dieser Verkehr auch stattfindet. Es liegt die Vermutung, die uns bis jetzt niemand widerlegen konnte, nahe, dass diese freiwillige Investition durch eine Erhöhung des Flugverkehrsaufkommens hereinverdient werden soll. Hier sind wir am Kernpunkt der gesamten Diskussion, bei der Erhöhung der Lärmbelastung.

Es wird immer unter dem Aspekt der Sicherheit argumentiert. Es ist die Frage, wie sich die zuständigen Personen den mehrbelasteten Anflug über der Stadt vorstellen. Das Risiko eines Unfalles bei einem Anflug

hängt unter anderem von der Art und vor allem von der Anzahl der Luftfahrzeuge ab. Wenn ich nur ein Flugzeug täglich auf einem Flugweg habe, ist das Risiko eines Unfalls begreiflicherweise bei weitem nicht so hoch, als wenn es zehn, fünfzehn oder hundert sind. Das muss einem völlig klar sein, und die Anflugsituation über der Stadt ist problematisch.

Wir haben gesehen, dass die Innverlegung gesetzlich nicht zwingend erforderlich und der Bescheid eine dünne Grundlage ist, über die zu diskutieren ist. Der Bescheid ist auch juristisch zu durchleuchten, das heißt, es liegt die Umsetzung im Ermessen der Betroffenen und man wird hier für die Qualität des Flughafens tun, was man kann, aber die Konsequenzen sind zu bedenken. Es ist natürlich ausreichend Spielraum vorhanden, um etwas Ähnliches wie ein freiwilliges Konfliktlösungsverfahren durchzuführen, ein gemeinsames Vorgehen der Betroffenen, ein Herausarbeiten der eigentlichen Interessen.

Warum schreibe ich das auf? Ich habe noch nie eine Diskussion erlebt, in der so konsequent und so tief greifend aneinander vorbeidiskutiert wurde wie jetzt in der Stadt Innsbruck. Die einen wollen Sicherheit, und die anderen fürchten sich vor den Konsequenzen. Es wird konsequent aneinander vorbeigeschossen und dieser Zustand sollte aufhören.

Wenn sich bisher im Zuge des gemeinsamen Vorgehens Erfolge eingestellt hätten, so würden wir heute nicht hier sitzen, sondern dann würde bereits gearbeitet werden. Dann müsste man selbstverständlich nach einer einvernehmlichen Lösung suchen, welche die Betroffenen akzeptieren können, die aber auch eine Lösung ist, mit welcher der Flughafen leben kann.

Ich möchte jetzt zu etwas kommen, das in der Mediation in Wien eine große Rolle spielt, und neuerdings in allen umweltrelevanten Genehmigungsverfahren eine Rolle spielt, das ist Nachhaltigkeit. Sie sehen hier anhand einer Folie, die im Zusammenhang mit dem Mediationsverfahren Wien entstanden ist, die Definition der Nachhaltigkeit. Es geht hier um drei Säulen, die im Gleichgewicht stehen müssen. Es geht um die Ökologie, die Ökonomie und um die sozialen Werte. Wer soll eigentlich jetzt festlegen, was nachhaltige Lösungen sind und dieses Zitat stammt aus dem Nationalen Umweltplan, der 1999 bei einem Entschließungsantrag im Par-

lament angenommen wurde. Es sind alle an der Gestaltung des Wirtschaftslebens Beteiligten: Es sind die Behörden, es sind die staatlichen und die privaten Unternehmen, es sind die NGO's (Non Government Organizations), die mit ihrem Fachwissen Wesentliches einbringen können und es sind selbstverständlich die Betroffenen.

Dann möchte ich Ihnen noch etwas zeigen, das zunehmend in Vergessenheit geraten ist, aber nach wie vor unverändert gilt. Es ist ein Bundesverfassungsgesetz aus dem Jahr 1984 und betrifft den umfassenden Umweltschutz. Den Text brauche ich eigentlich nicht vorzulesen:

"Der umfassende Umweltschutz besteht insbesondere in Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft, des Wassers und des Bodens, sowie zur Vermeidung von Störungen durch Lärm."

Es geht hier nicht um Gefährdungen und Beeinträchtigungen, sondern bereits vorsorglich um die Vermeidung von Störungen, und das ist geltendes Verfassungsrecht. Was soll das heißen? Die Verwaltungsorgane sind bei sonstigem Verstoß verpflichtet, bei verbleibenden Auslegungszweifeln, bei Planungsentscheidungen - und hier geht es um Planungsentscheidungen - sowie bei unbestimmten Gesetzesbegriffen gemäß dieser Wertungsentscheidung zu Gunsten des Umweltschutzes zu entscheiden und diese Entscheidung miteinzubeziehen. Das ist nicht einfach eine leere Floskel. Eine Missachtung dieser Verpflichtung kann bei Eintritt von Schaden mit Amtshaftung sanktioniert werden. Das ist weiß Gott kein zahnloses Instrument, es sollte allen Verantwortungsträgern bewusst sein, dass unsere Verfassung eine solche Wertung vorgenommen hat.

Nun möchte ich Ihnen auch einige Folien des Flughafens Innsbruck zeigen. Ich habe die Lärmberichte einiger Tage durchgesehen, es handelt sich hier um die Messstelle eins bei den Ursulinen. Sie sehen auf der linken Achse die Dezibelwerte vom 16.2.2002 aufgetragen, und Sie sehen hier die Überflugsereignisse mit ihrem Maximalpegel aufgetragen, so wie die Betroffenen diese erleben.

Sie sehen, dass dieser Wert bis 100 Dezibel ansteigt und in einer wirklich relevanten Höhe diese Pegel gehäuft, massiv und dicht aneinander auftreten. An einem anderen Tag, am 16.3.2002, ergibt sich auf

der Messstelle eins wieder ein ähnliches Bild. Hier die Werte vom 16.3.2002, an der Messstelle drei. Ich habe mir die Mühe gemacht, das durchschnittliche Intervall der Überflüge auszurechnen, das in diesem Fall 4,17 Minuten beträgt.

Wer meint, es handelt sich hier um den Wintercharter, dem kann ich nur den 15.6.2002 vorstellen, diese Werte sehen um nichts besser aus. Hier noch die statistische Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen Innsbruck, Quelle Österreichisches Statistisches Zentralamt bzw. Statistik Austria, wie sie jetzt heißt. Legen Sie den Trend durch alle Säulen. Das heißt, der Flughafen nimmt eine prosperierende Entwicklung, und er hat gute Chancen für die Umsetzung der Prognosen im Masterplan. Das bedeutet für Sie alle bzw. für uns alle, dass man sich wirklich umfassende Gedanken über die Sicherheit bzw. die Unsicherheit, die der Inndamm im Westen bietet, machen muss. Das Problem ist in Wahrheit viel größer und viel tief greifender. Ich würde Sie wirklich ersuchen ...

GR Kritzinger: Welche Wochentage sind das? War das ein Samstag?

Susanne Rynes: Ich habe die letzte Ausgabe der Zeitschrift "Aero-International" bei mir, wo Dir. Mag. Falch zitiert wird: "Der Samstag geht nicht mehr. Wir müssen auf Wochentage, auf andere Tage ausweichen." Das heißt, der Samstag ist voll, und wir haben noch sechs Tage, die wir ausfüllen können.

Bgm. DDr. van Staa: Bitte die Fragen im Anschluss zu stellen, es sollte noch jemand von den Experten zu Wort kommen.

Susanne Rynes: Ich wollte nur die Größe und den Umfang des Problems darstellen und bin mit meinem Referat am Ende. Danke schön. (Beifall)

Bgm. DDr. van Staa: Darf ich Sie bitten, keine Beifallskundgebungen zu machen, das ist in der Geschäftsordnung ausdrücklich untersagt. Gemeinderätinnen und Gemeinderäte können applaudieren, aber für Zuschauer ist dies nicht möglich. Wir können einmal eine Bürgerversammlung machen, dort können dann mehrere Hundert Leute kommen. Wir sind auch gerne bereit, dafür ins Congress Innsbruck zu gehen, dort ist dann alles erlaubt, aber hier muss ich mich streng an die Geschäftsordnung halten.

Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid: Ich darf mich vorstellen, ich bin gelernter Jurist, allerdings kein Experte und ich kann hier nicht Ministerialrat Dr. Prachner vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ersetzen. Seitdem ich Aufsichtsrat bei der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) bin, und es den Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie aus dem vergangenen Jahr gibt, habe mich jedoch speziell mit dieser Materie intensivst befasst.

Ich möchte jetzt keine allgemeinen Ausführungen und kein allgemeines Statement abgeben, denn meine Vorrednerin hat hier einen ganz speziellen Rechtsbereich herausgegriffen, welcher die Art und die Regelung des Sicherheitsstandards am Innsbrucker Flughafen betrifft. Ich möchte hier mit einem Wort bzw. einer Aussage anknüpfen, die mir besonders im Gedächtnis geblieben ist. Es hieß hier, man könne bei einem vorliegenden Verwaltungsbescheid im Rahmen eines Freiraumes einvernehmliche Lösungen - auch in Form einer Mediation - erzielen.

Ich möchte das an den Beginn stellen, damit man hier klar sieht, was am Flughafen Wien Schwechat passiert ist. Es war eine Mediation, die ich auch sehr gut nachvollziehen konnte und die auch in höchsten Tönen gelobt wird. Ich habe nicht den geringsten Zweifel daran, dass dies berechtigt ist. Nur, in Wien, Sie haben selbst das Wort in den Mund genommen, handelte es sich um ein Megaprojekt zur Schaffung einer neuen Start- und Landebahn. In der Stadt Innsbruck ist davon keine Rede. Es ist auch falsch, wenn hier gesagt wurde, man diskutiert aneinander vorbei, vielleicht gibt es auf beiden Seiten auch wenig guten Willen.

Es ist auch falsch, wenn behauptet wird, es handle sich um eine Pistenverlängerung. Aus dem Bescheid geht hervor, dass es keine Änderungen geben wird und geben soll. Hier liegen auch alle Versprechen von Seiten des Flughafens und von Seiten der verantwortlichen Politiker vor. Es wurde auch versprochen, im Zuge des Verfahrens entsprechende rechtliche Schritte zur Verfestigung dieses Versprechens einzugehen.

Jetzt zurück zu einem Punkt, wo Sie gesagt haben, man

bräuchte nur einen Juristen zu fragen, ob es richtig ist, wie die österreichischen Rechtsvorschriften im Konnex zur Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) dargestellt wurden. Die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation)-Standards bzw. Empfehlungen wurden nicht ins österreichische Recht rezipiert, es besteht daher keine unmittelbare Anwendungsmöglichkeit. Der Sicherheitsstandard des Flughafens Innsbruck ist ausschließlich nach geltenden österreichischen Rechtsnormen zu beurteilen.

Dies sind dem Grunde nach allgemeine und verfahrensrechtliche Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes, im Speziellen natürlich die Zivilflugplatzverordnung. Hier kommt der § 35 der Zivilflugplatzverordnung zum Tragen, der auch entsprechend zitiert wurde. Ganz richtig verwies man dort auf folgenden Umstand: Im §35 der Zivilflugplatzverordnung findet sich die Definition der standardisierten Sicherheit, jedoch in einer allgemeinen Umschreibung. Es gibt dort dann auch weitere Ausführungen in Bezug auf Größenordnungen, Abwicklungen und technische Ansätze.

Es bleibt aber, und diese Feststellung ist auch richtig, der Behörde ein Freiraum. Wie zutreffend darauf hingewiesen wurde, soll zum Beispiel ein Pistenvorfeld generell keine Luftfahrthindernisse aufweisen. Hingegen bei bestimmten Maßnahmen, es sind Beispiele aufgezählt, nicht taxative Aufzählungen, sondern bei einer Kennzeichnung etwa, ist es möglich, zu dem Schluss zu kommen, dass dies die richtige Interpretation sei und die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet ist. Das heißt aber nicht, dass in jedem Falle, wo ein Hindernis besteht, schon allein durch eine Kennzeichnung derselbe Zustand herbeigeführt werden kann, als ob kein Hindernis vorhanden wäre. Das ist eine Fiktion, die nicht zulässig ist. Es ist in der Stadt Innsbruck eine aufrechte Zivilluftplatzbewilligung vorhanden. Das ist richtig, es hat auch die Oberste Zivilluftfahrtbehörde bisher die Hindernisse im Westen als ausreichend gekennzeichnet und abgesichert - es hat auch andere Maßnahmen dort gegeben - qualifiziert.

Nun aber noch einmal zu den Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation)-Vorschriften. Wie es dem Flughafen Innsbruck immer mitgeteilt wurde, hat die Ände-

rung von der Empfehlung zum Standard vor zwei Jahren bei der Zivilluftfahrtbehörde ein gewisses Umdenken und eine geänderte, eine neue Beurteilung bewirkt. Nachdem diese Vorschriften standardisiert wurden, ist der Gegensatz zur Sicherheitszone im Westen und im Osten wesentlich schärfer hervorgetreten, was die Oberste Zivilluftfahrtbehörde letztendlich dazu veranlasst hat, diesen Bescheid aus dem Oktober letzten Jahres zu erlassen.

Auf der Ostseite ist ein ausreichendes und hindernisfreies Pistenvorfeld vorhanden. Auf der Westseite, es wurde schon aufgezählt, ist der Inn, der Inndamm und der Weg, der dort vorbei führt, ein Luftfahrthindernis. So wurde es dem Flughafen immer mitgeteilt. Jetzt hat man gewisse Maßnahmen gesetzt, um die Risiken der Hindernisse zu minimieren. Es wurde beispielsweise die Landeschwelle von Westen her verlegt. Es wurde der Fahrweg am Inndamm abgesichert und der Inndamm ist gekennzeichnet worden. Bis zum letzten Jahr war die Beurteilung der Flughafenbehörde dahingehend, dass hier ausreichende Sicherheitsmaßnahmen vorliegen.

Es wurde jedoch immer offenkundiger, dass auf Grund der Standardisierung der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde, (ICAO - International Civil Aviation Organisation) vor allem im Osten folgende Situation vorliegt: Beim Start bzw. bei der Landung oder bei einem Startabbruch besteht die Gefahr des Overshootings, des Überschießens, und damit die Gefahr des Aufprallens auf dem Inndamm, die so genannte "Todesfalle", die dann nicht zu verhindern sei. Auf diesen Umstand wurde in der Begründung des Bescheides auch besonders hingewiesen.

Sicher kann man jetzt sagen, dass beim Fliegen immer ein Restrisiko besteht bzw. in Kauf zu nehmen ist. Zudem gibt es auch andere Risiken, nicht nur jene beim Start und bei der Landung, aber eines ist auch klar: Auch Sicherheitsstandards und Vorschriften verändern sich, werden entwickelt. Die Zivilflugplatzverordnung, welche die maßgeblichen Sicherheitsvorschriften enthält, wurde in Österreich 1972 erlassen und ist im Wesentlichen unverändert. Ob das richtig ist oder nicht, darüber möchte ich nicht urteilen. Das ist ein Faktum, aber auf anderen Gebieten - die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) ist hier ein Paradebeispiel - haben sich eben die Ansichten geändert.

Den Freiraum, der in der Österreichischen Gesetzgebung ge-

schaffen ist, fasse ich als Jurist so auf, dass im Zuge des Verwaltungsverfahrens eine fachgutachtliche Beurteilung eingeholt wird, wo der Sicherheitsstandard festzustellen ist. Hier werden sich auf Grund anderer Einflüsse, und sei es die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation), obwohl kein anwendbares Recht, die internationalen Anschauungen verändern. Es gibt noch viel schwierigere Flughäfen als Innsbruck, aber dann ist es der Behörde nicht verboten, sondern vielleicht sogar geboten, diesen Standard für die Beurteilung der Frage, ob die Sicherheit noch ausreichend gegeben ist, nach neuen Erkenntnissen heranzuziehen. Das ist ein Vorgang, den man überall beobachten kann, nicht nur im Flugverkehr. Ich sehe darin einen natürlichen Ablauf.

Um noch einmal auf die Rechts- und Sachlage zurückzukommen: Es liegt ein rechtskräftiger Bescheid vor, die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) ist dem Auftrag, einen entsprechenden Antrag zu stellen, nach reiflicher Überlegung nachgekommen. Wir haben es uns nicht leicht gemacht, wir haben darüber beraten, ob man das Höchstgericht anrufen soll oder nicht. Unsere Entscheidung ist begründet und der Aufsichtsrat war der Meinung, es sei dies nicht zweckmäßig und nicht zielführend. Der Bescheid ist rechtskräftig, und der Antrag liegt vor.

Als Nächstes wird die Verhandlung vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie auszuschreiben sein, wo dann alle Parteidrechte, wie sie angeklungen sind, gewahrt werden und zu wahren sind. Es wird dann Sache des Bewilligungsbescheides sein, in einer fachlich richtigen und ausgewogenen Beurteilung jene Auflagen und Bedingungen zu schaffen, die den Sicherheitsstandard des Innsbrucker Flughafens in ausreichender Weise garantieren. Im konkreten Falle, und bei der bestehenden Sach- und Rechtslage, behaupte ich auch, dass es nicht möglich ist für die Entscheidungsträger, nämlich für die Organe der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), Handlungen zu setzen, die ein anderes Ergebnis herbeiführen könnten bzw. sollten, als jenes, das im Bescheid rechtskräftig verordnet wurde. Danke schön. (Beifall)

Bgm. DDr. van Staa: Ich darf den mittlerweile eingetroffenen Ministerialrat Dr. Zulinski begrüßen.

Ing. Wieser: Ich möchte mich noch einmal vorstellen. Mein

Name ist Ernst Wieser, ich bin Vertreter der Firma Austro Control GesmbH und für die Flugsicherung in Österreich zuständig. Ich bin seit 27 Jahren Flugverkehrsleiter am Flughafen Innsbruck und beschäftige mich seit ungefähr 20 Jahren speziell mit Leistungsdaten und den Grundlagen für die Benützung von Flugplätzen mit Verkehrsflugzeugen.

Das Thema Ja oder Nein zum "Westlichen Pistenvorfeld" in der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) auch "runway end safety area" genannt, ist zum Thema gemacht. Die Vorschriften und Richtlinien haben wir bereits gehört. Da ist einerseits die Zivilflugplatzverordnung, die, wie bereits richtig erwähnt, gute 30 Jahre alt ist und bis dato nicht revidiert wurde, und auf der anderen Seite die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) Annex 14, der vor zwei Jahren den Inhalt hatte, dass eine Recommendation, also ein Vorschlag, zu einem Standard erhoben wurde.

Die Herstellung der gemäß Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) Annex 14 bzw. Zivilflugplatzverordnung erforderlichen Sicherheitsbereiche beruht nicht auf Zufall, sondern auf internationalen Statistiken. Diese wurden innerhalb der letzten 30 Jahre wirklich untermauert, mit verschiedenen Vorfällen wie zu frühes Aufsetzen oder einem Zu weit Kommen bei der Landung bzw. bei einem eventuellen Startabbruch.

Das Ziel der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) bzw. einer untergeordneten Organisation der Flight Safety Foundation, die sich speziell mit solchen Vorfällen beschäftigt ist, dass derartige Vorfälle nicht fatal enden dürfen. Jetzt kommen wir gleich zu einer Alternative zur Herstellung des Pistenvorfeldes. Im Zuge einer Innverdrängung bedeutet eine Pistenverkürzung die Reduzierung der Startabbruchstrecke auf der Piste 26, wenn das Flugzeug in Richtung Westen startet, bzw. auf der Landestrecke der Piste 26. Das heißt, wenn das Flugzeug über die Stadt hereinkommt, und von Osten nach Westen landet. Diese beiden Faktoren wären insgesamt kontraproduktiv. Einerseits natürlich für die Sicherheit, andererseits auch für die Regelmäßigkeit und die Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebes.

Auf Grund der Statistiken der letzten zehn Jahre ist der Inndamm in flugbetrieblicher Hinsicht längerfristig betrachtet nicht akzeptabel. Was passiert hier: Man schiebt die Verantwortung auf den Piloten bzw. auf den Flugzeugbetreiber. Der soll sich dann Gedanken darüber machen, wie er seine Zuladung bzw. sein Flugzeug mit dem jeweiligen Lande- oder Startgewicht noch vernünftig auf dem Flugplatz betreiben kann. Die Vorrednerin hat es bereits gesagt, zu 90 % geht dies gut. 90 % sind mir jedoch viel zu wenig. Ich habe hier ein Modell mit der Berechnung der Landestrecke aufgezeichnet, das aber offensichtlich nicht ganz hinüber zu kommen scheint. Die Folie zeigt die Berechnung der Landestrecke mit der Darstellung einer Pistenlänge von 2000 m so, wie sie jetzt ist, allerdings bereits mit dem Sicherheitsbereich im Westen. Das Pistenvorfeld ist hier auf Basis eines Canadair Regionaljets, bekannterweise das definitiv leiseste Flugzeug, das unter den Verkehrsflugzeugen in Innsbruck eingesetzt wird, mit einem Landegewicht von 20,2 Tonnen.

Das bedeutet, das Flugzeug hat praktisch nur mehr jene Reserve, die international vorgeschrieben ist. Ist eine Landung nicht möglich, so ist einmal durchzustarten und sofort zum Ausweichflughafen zu gehen. 20,2 Tonnen ist das absolute Limit, mit dem das Flugzeug bei solchen Wetterbedingungen anfliegen kann. Bei einem Rückenwind von 10 Knoten würde die tatsächliche Landestrecke 1.040 m betragen. Die Sicherheitsreserve für eine trockene Piste beträgt 67 %, das heißt, wir enden mit der erforderlichen Landestrecke von 1.740 m auf trockener Piste, bei nasser Piste kommt noch ein Zuschlag von 15 % hinzu, und so wären wir bei 2.000 m erforderlicher Landestrecke bei nasser Piste. Das heißt, wir haben eine Sicherheitsreserve von 960 m plus ungefähr 260 m Pistenvorfeld, das ergibt eine absolute Reserve von 1.220 m. Der Vorteil zusätzlich wäre, dass ab dem Pistenende mit einer Anböschung der Inndamm als solcher nicht mehr als Hindernis zu bewerten wäre.

Würde man bei einer verkürzten Landestrecke von 1.880 m das maximal Herausholbare berechnen, dann dürfte das Flugzeug bei gleichen Bedingungen nur mehr 18,2 Tonnen wiegen, das heißt 2 Tonnen weniger, das sind 20 Passagiere weniger. Bei einem 50-sitzigen Flugzeug nur mehr mit 30 Passagieren zu fliegen, wäre natürlich nicht gerade schlau. Bei

einer erforderlichen Landstrecke auf nasser Piste von 1.880 m unter Anwendung der gleichen prozentuellen Sicherheitsreserven hätten wir schlussendlich eine absolute Sicherheitsreserve mit einem 150 m langen Pistenvorfeld von nur 1.050 m gegenüber dem vorher aufgezeigten Pistenvorfeld von mehr als 1.200 m. Zusätzlich bleibt der Inndamm als solcher bestehen - wenn hier ein Flugzeug darüber hinaus kommt, möchte ich nicht gerne drinnen sitzen.

Die Verkürzung der Landstrecke ergibt reduzierte Sicherheitsreserven. Wie bereits erwähnt, wäre bei einem Einsatz eines Canadair Jets nur noch eine Kapazität von 30 statt 50 Passagieren möglich, was wirtschaftlich absolut nicht vertretbar ist. Diese Einschränkung und die absolute Einbuße bzgl. der Sicherheitsreserven für alle Flugzeuge würde nicht nur den Canadair Jet betreffen, sondern Regionalflugzeuge wie zum Beispiel die Canadair, Dash 8-300, Dash 8-400 und Dornier 328. All diese Flugzeuge würden im Zuge des regelmäßigen Flugbetriebes bei nasser oder schneebedeckter Piste ebenfalls Einschränkungen erfahren.

Das heißt, man könnte die Flüge nach Innsbruck nicht mehr regelmäßig planen und der Linienflugverkehr von und nach Innsbruck würde Unregelmäßigkeiten und Zulagebeschränkungen unterliegen. Eine Verkürzung der Landstrecke ist in gewisser Weise auch für größere Flugzeuge interessant. Neben der nach wie vor geltenden Einbuße der Sicherheitsreserven wäre mit geringeren Einschränkungen im Charterbetrieb zu rechnen. Dies betrifft die größten Flugzeuge, die bei uns betrieben werden: Boing B 757, Boing B 737-700, Boing B 737-600 und Airbus A-320 könnten gleich betrieben werden wie bisher.

Wenn wir dadurch weniger Verkehr mit größeren Flugzeugen hätten, so wäre dies natürlich im anderen Sinn kontraproduktiv. Wenn größere Flugzeuge nicht mehr fliegen könnten, möchte man meinen, man könnte dies mit einer größeren Anzahl von kleinen Flugzeugen ausgleichen, doch so stimmt es ganz einfach nicht. Wir produzieren einerseits mehr Lärm, und hätten mit bestimmten Flugzeugen größere Beschränkungen. Fatal wäre die Sache im wirtschaftlichen Bereich für Flugzeuge der Type Boing B 737-800, Airbus 321 und für Flugzeuge, die normalerweise überhaupt nicht beschränkt sein sollten. Die viermotorige B 146 würde

gravierende Einschränkungen erfahren und könnte in Innsbruck nicht mehr sinnvoll im Charterbetrieb eingesetzt werden.

Die Angst der Bevölkerung, dass es zu einer Pistenverlängerung kommen könnte, ist unbegründet. Die verfügbare Startabbruchstrecke und die verfügbare Landestrecke auf Piste 26 sind jetzt 2.000 m und würden nachher 2.000 m betragen. Das heißt, an den Berechnungsgrundlagen für die maximale Zuladung des jeweiligen Flugzeuges ändert sich überhaupt nichts. Im Sinne einer Optimierung der Sicherheit und für eine Beibehaltung eines sicheren, regelmäßigen und wirtschaftlichen Flugbetriebes speziell bei ungünstigen Bedingungen wie bei starkem Regen, Gewitter, Schneefall, Rückenwind bzw. bei einer Kombination dieser Bedingungen gibt es nur eine Lösung: Die Innverlegung und die Herstellung des Pisten-vorfeldes. Danke. (Beifall)

Dir. Mag. Falch: Ich habe bereits ausführlich im Gemeinderat in Innsbruck und im Gemeinderat der Marktgemeinde Völs berichtet und werde mich daher sehr kurz halten. Ich glaube, über die wirtschaftliche Bedeutung des Innsbrucker Flughafens brauche ich in diesem Kreis auch nichts berichten. Ich möchte aber eines ganz klar und deutlich zum Ausdruck bringen, dass es sich bei der geplanten Maßnahme, bei dieser Innverlegung, sprich bei der Realisierung des Pisten-vorfeldes, um eine reine Sicherheitsmaßnahme für unsere Passagiere handelt, unabhängig davon, ob es sich um Tiroler handelt, die von hier aus in Urlaub fliegen, oder um Passagiere, die von hier aus eine Geschäftsreise antreten oder ob es Gäste sind, die hier im Land Tirol ihren Urlaub verbringen.

Ich kann nur eines sagen, es wird mit dieser Maßnahme kein einziger Quadratmeter bzw. kein einziger Meter Piste dazu gebaut, es ist keine Pistenverlängerung. Es wird uns zwar immer wieder unterstellt, dass es damit zu einer Pistenverlängerung kommen wird. Ich kann Ihnen sagen, dass dies nicht der Fall ist. Diese Maßnahme ist auch keine Maßnahme, die etwas mit einer Frequenzerhöhung zu tun hat. Es ist auch keine Maßnahme, die zur Folge hat, dass größere Maschinen nach Innsbruck kommen werden. Diese Maßnahme wurde uns vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie aufgetragen.

Es ist nicht so, dass ein Ermessensspielraum vorhanden ist,

wie es heute Susanne Rynesch dargestellt hat. Im Gegenteil, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist dazu berechtigt, uns eine solche Maßnahme vorzuschreiben. Wenn es für die Sicherheit bzw. zur Wahrung der Sicherheit eines Flughafens erforderlich ist, kann so eine Maßnahme auferlegt werden. Man kann in diesem Zusammenhang dann auch nicht davon reden, dass keine Gefahren vorliegen. Wenn das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sagt, dass hier Gefahr in Verzug ist bzw. dass diese Maßnahme durchgeführt werden muss, dann hat sich selbstverständlich der Flughafen daran zu halten.

Im Übrigen möchte ich speziell Susanne Rynesch fragen, wer die Verantwortung trägt, wenn am Flughafen Innsbruck etwas passiert, was durch die Erfüllung dieses internationalen Sicherheitsstandards zu verhindern gewesen wäre? (Beifall) Nachdem bereits so viele Experten zu Wort gekommen sind, möchte ich auf die Diskussion verweisen. Ich werde aber auch die Aussagen von Susanne Rynesch nicht kommentarlos stehen lassen, sondern werde dann in der zweiten Runde zu diesen Vorwürfen bzw. zu den von Susanne Rynesch angeführten Punkten Stellung nehmen. Vielen Dank.

Hildegard Auer: Ich möchte mich zunächst dafür bedanken, dass es möglich war, auch einem Anrainer die Gelegenheit zu geben, aus seiner Sicht darzustellen, welche Probleme oder welche Gedanken er zum Thema Flughafen hat. Ich spreche hier als Vertreterin der Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens, aber auch als Anrainervertreterin des Flughafen-Umweltforums. Ich darf in zwei Sätzen schildern, wie das Flughafen-Umweltforum zu Stande gekommen ist:

Im Jahr 1995 fand im Kolpingheim in Hötting-West eine Veranstaltung statt, im Anschluss daran führten Dir. Mag. Falch und ich ein kurzes Gespräch. Wir waren der Meinung, wir sollten uns zusammensetzen. Wir sind dann nach kurzer Gedankenpause wirklich zusammengekommen und haben darüber gesprochen, wo die Probleme liegen. Es fand im Jahr 1996 eine unsägliche Lärmmessung statt, wo die Anrainervertreter gezwungen waren, die Zusammenarbeit auszusetzen. Mir ist es nun sehr wichtig, klarzustellen, dass nicht das Land Tirol alleine, sondern auch der

Umweltreferent der Stadt Innsbruck, Bgm. Stellv. Dipl. Ing. Sprenger, ganz wesentlichen Anteil daran hat, dass dieses Flughafen-Umweltforum heute noch existiert.

Es war sehr schwierig in den Gesprächen. Wir können vieles präsentieren, das Problem liegt jedoch in der Umsetzung der Dinge. In diesem Zusammenhang möchte ich auf die Wortmeldung eingehen, man würde darüber sprechen. Darüber zu sprechen ist, wie ich meine, ein bisschen zu wenig. Man benötigt dafür einen konkreten Rahmen und den haben wir zur Zeit nicht. Für uns ist es zunächst einmal von großer Bedeutung, dass der Innsbrucker Flughafen für alle Flugzeuge, die Innsbruck anfliegen, sicher ist. Wir haben diese klare und aktuelle Aussage des zuständigen Ministeriums richtig verstanden.

Faktum ist auch, dass weder national noch international eine zwingend umzusetzende Verpflichtung zur Schaffung dieses Pistenvorfeldes besteht. Auf der anderen Seite gibt es den Masterplan. Eine Reihe von Ausbaumaßnahmen ist darin vorgesehen, ganz explizit eine Steigerung der Flugbewegungen und auch der Einsatz größerer Flugzeuge. Ich beziehe mich auf den Entwicklungsplan des Flughafens, diese Aussage ist nicht eine Entscheidung oder ein Gedanke der Anrainer. Das steht im Masterplan. Ich glaube, wir müssen uns darüber im Klaren sein, dass größere Flugzeuge und mehr Flugbewegungen in diesem Masterplan vorgesehen sind. Die Innverlegung ist keine Maßnahme, die kurzfristig aufs Tapet gekommen ist, sondern eine Maßnahme, die bereits im Masterplan 1989 enthalten war.

Damals hat der Innsbrucker Gemeinderat richtig erkannt, dass für eine solche Maßnahme bei einem sicheren Flughafen keine Notwendigkeit besteht. Was aber im Masterplan mit keinem Wort erwähnt wird, sind die Maßnahmen für die Wohnbevölkerung. Wir haben dies bereits im Rahmen des Flughafen Umweltforums mehrfach angemerkt, was auch Zustimmung gefunden hat. Nach wie vor sind diese Maßnahmen für die Wohnbevölkerung im Masterplan nicht verankert. Ist nicht auch das Wohngebiet in der Einflugschneise? Diese Frage müssen wir uns stellen. Generell wird die Sicherheitszone als solche bezeichnet, da wir in der Sicherheitszone Gefahren ausgesetzt sind, die der Flugverkehr mit sich bringt, es

gibt aber keine Schutzmaßnahmen, die dafür vorgesehen sind.

Wir stellen daher als betroffene Bürger und Anrainer im Zusammenhang mit dieser Thematik in erster Linie an Sie, Herr Bürgermeister, aber auch an die Damen und Herren des Gemeinderates, klare Fragen: Werden Sie dafür Sorge tragen, dass durch eine rechtlich einwandfreie Absicherung eine Pistenverlängerung für alle Zeit ausgeschlossen ist? Werden Sie dafür Sorge tragen, dass eine Erweiterung des benützbaren Teils der Piste unterbleibt? Hier geht es um die Versetzung der Schwelle. Werden Sie auch dafür Sorge tragen, dass eine Obergrenze der Flugbewegungen festgesetzt wird? Wir haben im letzten Jahr bereits die 40.000 überschritten.

Wird es eine eindeutige Betriebszeitenregelung geben, auch für die Probeläufe? Und wird deren Einhaltung sichergestellt? Werden zweckgebundene Gebühren für Lärmschutzmaßnahmen für die Anrainer eingeführt? Ich frage Sie, werden Sie Maßnahmen setzen, die der Flughafen durchzuführen gedenkt und die ausschließlich vom Flughafen selbst erwirtschaftet und finanziert werden müssen? Der Steuerzahler darf unter gar keinen Umständen herangezogen werden, die vom Flugverkehr verursachten Belastungen auch selbst noch mitzufinanzieren. Als letzten Punkt, werden Sie dafür Sorge tragen, dass alle Eigentümer von Liegenschaften, die in der Sicherheitszone des Innsbrucker Flughafens liegen, in allen für den Flughafen relevanten Vorhaben Parteistellung bekommen? Hierzu gibt es bereits ein Urteil des Verwaltungsgerichtshofes an einem anderen österreichischen Flughafen.

Diese Maßnahmen stellen eine Mindestbasis für die Akzeptanz des Flughafens bei der betroffenen Bevölkerung dar. Wir sind der Meinung, dass die Politik dafür Sorge zu tragen hat, dass diese Maßnahmen umgesetzt werden. Wir erleben beim Flugverkehr eine parallele Entwicklung wie beim Straßenverkehr. Solche Erkenntnisse allerdings kommen bei den Verantwortlichen meist spät, oft zu spät. Ich erlaube mir daher, aus dem Leitartikel "Der Verkehrsirrtum" von Chefredakteur Claus Reittan aus der Tiroler Tageszeitung vom vergangenen Wochenende zu zitieren:

"Wirtschaft und Gesellschaft werden nicht weiterhin immer mehr, schneller und immer billiger fahren können. Im Gegenteil, die Zuwachsraten an

Verkehrsaufkommen sind einzudämmen. Die vom Verkehr verursachten Kosten sind diesem zuzurechnen."

Bedenken Sie, es gibt ein gesetzlich verankertes Recht auf umfassenden Umweltschutz. Die Innverlegung ist keine geeignete Maßnahme, um die Sicherheit der Bevölkerung dieser Stadt im Zusammenhang mit dem Flugverkehr endgültig zu gewährleisten. Ich schließe mit dem Satz eines hochrangigen Politikers in diesem Land, der klar zum Ausdruck gebracht hat:

"Im Zentrum der Politik stehen die Menschen in Tirol."

Danke. (Beifall)

Ministerialrat Dr. Zulinski: Meine wesentliche Aufgabe im Gemeinderat wird darin bestehen, Ministerialrat Dr. Prachner zu entschuldigen. Er ist heute leider erkrankt und verhindert, an dieser Sondersitzung des Gemeinderates teilzunehmen. Ich wurde heute Mittag für mich sehr überraschend abkommandiert, um nach Innsbruck zu fliegen, habe den Flieger noch mit letzter Kraft erreicht und mir im Flugzeug die Unterlagen durchgelesen. Ich möchte mich vorstellen, ich bin ein Kollege von Ministerialrat Dr. Prachner. Ich leite die Wirtschaftliche Abteilung in der Luftfahrtbehörde. Ich würde Ihnen gerne etwas über Flughafentarife, über Kerosinbesteuerung, oder über das Kyoto-Protokoll erzählen, aber was die Innverlegung anbelangt, so bin ich wirklich ganz weit weg davon. Ich bin kein Pilot, bin nicht einmal Jurist und kann Ihnen weder über das Verfahren, noch über die Beweggründe, die zu den Entscheidungen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde geführt haben, etwas sagen. Auch über die Rechtsgrundlagen kann ich nicht viel Auskunft geben, ich kann Ihnen auch nicht begründen, inwieweit der Ermessensspielraum vom zuständigen Ministerium ausgenützt wurde.

Das ist eine äußerst unbefriedigende Situation für Sie, auch für mich, andererseits kann ich mir die Aufgabe etwas erleichtern, indem ich mich auf diese Art und Weise elegant entschuldige. Ich habe den Auftrag, aufmerksam dieser Diskussion zu folgen, mir Ihre Fragen zu notieren und an die zuständigen Herren im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weiterzuleiten, welche diese dann hoffentlich auf zufried-

den stellende Weise beantworten werden. Ich werde mich auch bemühen, morgen nach meiner Rückkehr in das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Stimmung, die Atmosphäre hier in dieser Halle adäquat wiederzugeben. Bitte nochmals um Verständnis und um Entschuldigung. Danke, Herr Bürgermeister.

Bgm. DDr. van Staa: Landesbaudirektor Dipl.-Ing. Amann hat gesagt, er hat im Moment keine Erklärung abzugeben, alles hier Besprochene wurde bereits mehrfach wiederholt. Er möchte niemanden ermüden, steht aber für Anfragen und für alles Weitere gerne zur Verfügung. Landesbaudirektor Dipl.-Ing. Amann ist ein sehr erfahrener Bauexperte und mit allen Belangen des Bauens im Land Tirol befasst, darüber hinaus ist er Vorsitzender des Aufsichtsrates des Flughafens Innsbruck.

Dr. Vantsch: Mein Name ist Dr. Vantsch, ich bin Bürgermeister der Marktgemeinde Völs. Ich möchte zunächst meinen Dank aussprechen für die Einladung zur heutigen Sondersitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck und dass man uns die Möglichkeit eingeräumt hat, hier die Fachexperten zu hören, bzw. auch Fragen zu stellen. Ich möchte die Sorgen der Völser Bevölkerung pauschal vortragen, die sie im Zusammenhang mit der Verlängerung des Pistenvorfeldes bewegen.

Es ist zunächst einmal die Sorge über mögliche höhere Lärmbelastungen durch ein vermehrtes Flugaufkommen aus Richtung bzw. in Richtung Westen. Die Bevölkerung der Marktgemeinde Völs hat ganz einfach Sorge, dass ein Ausbauen der Standards Richtung Westen dazu führt, dass dann vermehrt aus Richtung Westen gelandet und in Richtung Westen gestartet wird. Begründet ist dies mit einem Schreiben der Mag.-Abt. III, Amt für Stadtplanung. Dieses Schreiben liegt bereits einige Jahre zurück und enthält unter anderem folgende Aussage:

"Wenn die Voraussetzungen gegeben sind, dann sollte man nach Möglichkeit aus Richtung Westen landen und in Richtung Westen starten, um die Stadt Innsbruck zu entlasten, sprich aus Sicherheitsgründen und aus Lärmbelastungsgründen."

Dass solche Schreiben weder die Bevölkerung noch den Verantwortlichen der Gemeinde ungerührt lassen, ist klar, und dass sie Unsicherheit und Wi-

derstand schaffen, ist auch klar. Das ist die eine Seite. Zum Anderen ist da auch die Sorge, dass durch die Schaffung dieser Voraussetzungen vermehrt größere Maschinen landen und starten werden.

Soviel zur Seite der Sicherheit und der Lärmbelastung. Eine zweite Frage ist der wasserbauliche Aspekt. Hier herrscht in der Marktgemeinde Völs die Sorge, dass sich bei einer Innverlegung das Grundwasser verändert und man im Bereich der Nachbarschaft, sprich also in den Nachbargebäuden, damit rechnen muss, dass bei Hochwasser Keller und dergleichen überflutet werden. Es wurde heute schon einmal angesprochen, dass hier Möglichkeiten bestehen, die Sohle zu verdichten und somit diese Dinge zu unterbinden. Auf der anderen Seite hat man auch gesagt, wenn Schäden auftreten sollten, so sind diese Schäden auch geltend zu machen. Das sind die Sorgen der Bevölkerung der Marktgemeinde Völs.

Hier anknüpfend wurde heute die Frage der Pistenverkürzung einige Male angesprochen. Es wurden auch einige Argumente vorgebracht, warum dies aus wirtschaftlichen, technischen oder welchen Gründen auch immer nicht möglich ist. Aber ich habe von niemandem, auch von keinem der Techniker gehört, dass es möglich sein müsste bzw. die Entwicklung in die Richtung geht, dass es in Zukunft Flugzeuge gibt, die auch auf einer kürzeren Piste landen und starten können, und dass dadurch die entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen gegeben sind. Soviel einmal grundsätzlich aus der Sicht der Bevölkerung der Marktgemeinde Völs. Danke vielmals.

Bgm. DDr. van Staa: Danke, Herr Bürgermeister. Ich wollte nur bekannt geben, dass der Ausschuss für Soziales, Wohnen, Senioren und Gesundheit wegen Terminkollision mit dieser Gemeinderatssitzung abgesagt ist. Vorsitzender GR Kritzinger teilt das gerade allen Mitgliedern mit.

StR Mag. Schwarzl: Nur eine kurze Ergänzung. Zuerst betreffend die Aussage von Bgm. Dr. Vantsch, die sich auf die Befürchtungen der Bevölkerung Marktgemeinde Völs bezieht, nämlich dass vermehrt Starts über der Marktgemeinde Völs bzw. Landungen von der Marktgemeinde Völs kommend erfolgen. Dies ist keine Aussage der Mag.-Abt. III, Amt für Stadtplanung, an sich. Vielmehr hat die Mag.-Abt. III, Amt für Stadtplanung, in der Diskussion um die Innverlegung 1990 eine Stellung-

nahme erarbeitet und zitiert dort das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Laut diesem Ministerium liegen die Vorteile in einer erhöhten Sicherheit beim Start- und Landeverfahren, wie es heute bereits ausführlich präzisiert wurde. Weiters ist auch die Ausnutzung der bestehenden Pistenlänge für Landeverfahren aus dem Westen eine bessere, da hier auch die Schwellenversetzung bereits mit berücksichtigt ist und die damit verbundene Möglichkeit vermehrter Start- und Landeverfahren nach bzw. von Westen.

Ich werde jetzt einfach Fragen an bestimmte Personen stellen und mich dann länger nicht mehr zu Wort melden. Zuerst eine Frage an den Vertreter des zuständigen Ministeriums. Sie können ja nichts dafür, aber es ist schade, dass die für uns sehr wichtige Stelle, nämlich die, welche den Bescheid erlassen hat, für Rückfragen jetzt nicht zur Verfügung steht. Ich bitte Sie daher, sich meine Fragen zu notieren, oder, wenn Sie sich leichter tun, kann ich Ihnen diese Fragen anschließend in schriftlicher Form mitgeben, und Sie können diese per Flug nach Wien zu Dr. Prachner transportieren.

Wir erinnern uns noch gut, im Hearing von Dir. Mag. Falch und Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Elmar Schmid im Gemeinderat wurde explizit kritisiert, dass der Bescheid vom Oktober 2001 eigentlich im Spruch selber völlig unpräzise war, dass der Inhalt nicht im Spruch, sondern in der Begründung stand. Dies war ein Mitgrund, warum eine Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof im Aufsichtsrat ventiliert wurde. Bei diesem Hearing war immer die Rede von einem Präzisionsbescheid, der jetzt vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erwartet wird, der dann klare Handlungsaufträge gibt, da der Erstbescheid keine richtigen Handlungsaufträge, sondern nur den Auftrag an die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) enthielt, einen Antrag auf Erweiterung der Flugplatzgrenzen laut Luftfahrtgesetz zu stellen.

Ich würde gerne wissen, ob es diesen Präzisionsbescheid bereits gibt bzw. in welchem Verfahrensbehandlungsstand dieser ist und wie er aussehen wird. Der zweite Punkt ist, es hat die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) Innsbruck den Antrag auf Erweiterung der Flugplatzgrenzen im Februar 2002 eingebracht und in diesem Antrag auch um die Anberaumung einer baldigen mündlichen Verhandlung ersucht. Ich

die Anberaumung einer baldigen mündlichen Verhandlung ersucht. Ich würde gerne wissen, ob bereits bekannt ist, wann diese mündliche Verhandlung sein wird. Es haben etliche Liegenschaftseigentümer in der Sicherheitszone den Antrag auf Parteienstellung gestellt, es ist bis dato vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie noch kein Bescheid gekommen, ob diesem Antrag stattgegeben wird.

Es würde mich sehr interessieren, ob die Liegenschaftseigentümer in der Sicherheitszone Parteienstellung haben oder ob es zu einem Ediktverfahren kommt. Weiters habe ich in der Kronenzeitung gelesen, dass derzeit bereits das wasserrechtliche und naturschutzrechtliche Bewilligungsverfahren durchgeführt wird. Ich frage sicherheitshalber nach, ob dem auch wirklich so ist bzw. wie der diesbezügliche Verfahrensstand ist. Ich unterstelle nicht, ich frage einfach nur, weil es in der Zeitung so gestanden ist.

Eine weitere Frage an den Ministeriumsvertreter, oder vielleicht kann jemand anderer meine Frage beantworten: Beim Hearing im Februar 2002 antwortete Dir. Mag. Falch auf die Frage von StR Dr. Pokorny-Reitter, wenn die Innverlegung aus verschiedenen Gründen nicht durchsetzbar sein sollte, dann müsste zwingend die Piste um 120 m verkürzt werden. Dabei ist noch offen, ob sie dann weggeschremmt werden müsste oder einfach nicht mehr benutzt werden würde. Würden aber die 120 m weggenommen, so würde mich interessieren, worauf sich diese Zahl begründet und warum es gerade 120 m und nicht 90 m sind, weil ja meines Wissens nach laut Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation), mit der immer argumentiert wird, nur 90 m fehlen.

Der zweite Fragenkomplex richtet sich an Ing. Wieser von der Austro Control GesmbH. Sie haben versucht, die Sicherheitssituation bezüglich des Inndammes darzustellen. Sie haben in ihrem Referat bzw. in Ihrer Präsentation drei Punkte, nämlich den Startabbruch, das Overshooting bei der Landung und das zu frühe Aufsetzen als Sicherheitsrisiko angeführt. Ich glaube, Sie sind hier zuständig, ich möchte noch einmal nachfragen, wie die Situation von Ihrer Warte aus über der Stadt Innsbruck ist. Wie wir alle wissen, gibt es etliche bereits aufgezählte Luftfahrthindernis-

se, die nach der Einführung des Instrumentenanflugverfahrens 1982 - da hat sich die Sicherheitszone verändert - jetzt in die Sicherheitszone hineinragen. Es handelt sich um Gebäude in der Stadt Innsbruck, um viele Kirchtürme, höhere Häuser wie das Tiwag Hochhaus in der Ampfererstraße usw.

Wie ist die Sicherheitssituation bei der Landung bzw. beim Start über der Stadt Innsbruck? Ein zu frühes Aufsetzen bei der Landung über der Stadt kann unter Umständen auch bedeuten, dass ein Flugzeug in der Gießensiedlung aufsetzt. Wir haben beim letzten Hearing nach einer Risikoanalyse für den Innsbrucker Flughafen gefragt. Dies wurde verneint, und ich weiß nur, dass im Zuge des Mediationsverfahrens in Wien eine umfassende Risikoanalyse für den Wiener Flughafen gemacht wurde.

Wie sehen Sie die Notwendigkeit einer solchen Risikoanalyse und wie sehen Sie die Sicherheitssituation im Westen - ich habe keinen Zweifel daran, dass die Sicherheitssituation im Westen besser wäre, wenn es den Inndamm nicht geben würde. Wie sehen Sie die Gesamtsicherheitssituation, nicht nur fokussiert auf den Inndamm, dessen Bedeutung mir durchaus bewusst ist, aber auch angesichts der Tatsache, dass wir im Landeanflugverfahren über der Stadt kein Radar haben und der Letztanflug auch beim Instrumentenanflug ein Sichtanflug sein muss. In diesem Zusammenhang hätte ich von Ihnen gerne noch eine über den Inndamm hinausgehende Beurteilung gehört.

Nun zu meinem letzten Punkt, Dipl.-Ing Hanisch hat meiner Meinung nach sehr gut dargestellt, wie wichtig es ist, alle Betroffenen in den Planungsprozess miteinzubeziehen in die gesamten ökologischen Begleitmaßnahmenplan miteinzubinden, und politische Sensibilität an den Tag zu legen. Mir ist nur eines nicht verständlich: Alle sagen, es geht hier nur um eine reine Sicherheitsmaßnahme, es kommt nie und nimmer auch nur ein Zentimeter mehr Piste und auch kein einziges zusätzliches oder größeres Flugzeug dazu, der Flughafen Innsbruck ist an seinem Limit.

Warum soll es dann nicht möglich sein, zu sagen, liebe Anrainer, wir schaffen auf sensible Weise, wie von Dipl.-Ing. Hanisch ausgeführt, Vertrauen, indem wir mit den Anrainerinnen und Anrainern, mit der Wohnbevölkerung klare Vereinbarungen über die Entwicklungsgrenzen des Flughafens Innsbruck treffen. Das ist für mich einfach logisch nicht

nachvollziehbar und solange nicht einmal die Bereitschaft besteht, darüber zu diskutieren, ist das Vertrauen einfach nicht da und werden die Ängste, dass dahinter doch etwas anderes steckt, auch immer da sein.

Bgm. DDr. van Staa: Zum Prozedere: Es haben sich jetzt StR Dr. Pokorny-Reitter, GR Hafele, GR Haller, GR Mag. Fritz und GR Kritzingler zu Wort gemeldet. Ich würde aber bitten, dass wir zunächst eine Antwortrunde mit den Experten machen. Es wurden mehrere Fragen aufgeworfen. Eine davon war nicht so sehr eine Frage an die Experten, sondern ein in Frageform gegliederter Forderungskatalog von Hildegard Auer, zum Teil an den Herrn Bürgermeister gerichtet. Ich werde das auch beantworten, aber selbstverständlich können bzw. sollen auch alle Experten zu den einzelnen Fragen Stellung nehmen.

Weiters wurden Fragen des Bgm. Dr. Vantsch der Marktgemeinde Völs hinsichtlich der Sorge wegen eines höheren Flugaufkommens und den damit verbunden höheren Belastungen im Westen aufgeworfen, mit einer angeblichen Stellungnahme des damaligen Stadtplanungsamtes, die mir jedoch nicht bekannt ist. Ich nehme das aber zur Kenntnis. Weiters gibt es Fragen zur Wasserwirtschaftssituation, insbesondere zur Grundwasseränderung, den umfangreichen Fragenkatalog von StR Mag. Schwarzl haben Sie bereits gehört. Wer möchte jetzt darauf antworten.

Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid: Ich müsste mit StR Mag. Schwarzl beginnen, wenn das recht ist.

Bgm. DDr. van Staa: Ich bitte die anwesenden Experten, nun zu allen drei Anfragstellern der Reihe nach Stellung zu nehmen. Ich beginne bei dem Aufsichtsratsvorsitzenden Stellv. Dr. Elmar Schmid. Anschließend besteht für alle Experten die Möglichkeit, sich zu diesen Fragen bzw. zu diesen Feststellungen zu äußern.

Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid: Danke schön, Herr Bürgermeister. Bezüglich der Frage des unbestimmten Inhaltes des Bescheides und dessen Präzisierung, gebe ich gerne zu, dass ich damals bei der Debatte im Gemeinderat darüber geklagt habe, dass uns ein bestimmter Bescheid, der eine konkrete Sicherheitsmaßnahme bzw. mehrere konkrete Sicherheitsmaßnahmen direkt angeordnet hätte, was nach dem Luftfahrtgesetz auch möglich ist, lieber gewesen wäre. Es war dies für uns Anlass,

Überlegungen in Richtung Beschwerdeerhebung anzustellen. Ich habe auch bereits erwähnt, dass wir uns jedoch entschlossen haben, keine Beschwerde zu erheben.

Der jetzige Bescheid, wie Sie richtig angeführt haben, beinhaltet nur die Antragstellung, die in Auftrag gegeben wurde, das ist richtig. Die Sicherheitsmaßnahmen sind in der Begründung in etwa angedeutet, aber nicht im Bescheid selbst umschrieben. Das wird im Bewilligungsbescheid erfolgen müssen, in Form von Auflagen und Bedingungen. Anders ist es nach dem geltenden Recht nicht möglich. Dies ist ein, wie ich behaupte, umständlicher, aber ein gangbarer Weg. Dies alles wird dann nach der mündlichen Verhandlung und nach Vorliegen eines tauglichen Projektes geschehen können. Die mündliche Verhandlung wurde vom zuständigen Ministerium bei der letzten Sitzung des Aufsichtsrates für den Herbst dieses Jahres in Aussicht gestellt.

Dipl.-Ing. Hanisch: Vielleicht der Reihenfolge nach, zuerst zu den zwei Fragen des Bgm. Dr. Vantsch von der Marktgemeinde Völs. Die Thematik Grundwasser ist uns, wie ich es erläutert habe, bewusst. Wir haben es damals in der Marktgemeinde Völs auch schon kurz angesprochen, im Prinzip ist es das Ziel vieler wasserwirtschaftlicher Maßnahmen, die Situation für niemanden zu verschlechtern. Wenn es uns gelingt, im Rahmen eines Projektes an der Peripherie etwas zu verbessern, sind wir darum natürlich bemüht. Wir werden uns am Inn selber bemühen, die Wasserspiegel können wir nicht verändern. Es gibt Hochwasserschutzbelange usw., aber die Situation am Gießen kann man sich im Detail auch im Zuge der Beweissicherungsmaßnahmen ansehen und versuchen, insbesondere die Situation für die Anrainer dort etwas in den Griff zu bekommen und zu verbessern.

Nun zum politisch sensiblen Umfeld und den vertrauensbildenden Maßnahmen. Das ist etwas, was wir nur im Rahmen der kleinen wasserwirtschaftlichen Projekte im Vergleich dazu gelernt haben, dass diese Maßnahme im Vorfeld die beste Atmosphäre schafft, auch wenn diese Vorgangsweise noch nicht institutionalisiert ist und Mediation oder wie auch immer genannt wird. Wenn man es im kleinen Rahmen schafft, dieses

Planungsumfeld gemeinsam zu begehen und zu erarbeiten, dann gelingt das Projekt viel besser. Das ist eine kleine Erfahrung am Rande.

Hildegard Auer: Ich darf mich den Worten des letzten Redners anschließen. Wir halten es für eine wichtige vertrauensbildende Maßnahme, wenn Gespräche so rasch wie möglich eingeleitet werden.

Dir. Mag. Falch: Ich habe einige Fragen zu beantworten, darf ich vielleicht ganz kurz auf Susanne Rynesch eingehen. Sie haben den § 35 der Zivilflugplatzverordnung diskutiert. Zum Thema Ermessensspielraum: Wie von mir bereits angedeutet: Wir haben keinen Ermessensspielraum. Da geht es nicht darum, ob es heute in unserem Ermessen liegt, ob dieses Pistenvorfeld gemacht wird oder nicht. Wir haben eine ganz klare Auflage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, in der wir aufgefordert sind, diese Sicherheitsmaßnahme durchzuführen. Laut Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie liegen keine Gefahren vor.

Susanne Rynesch: Die Behörde sagt das, nicht ich.

Dir. Mag. Falch: Wenn das zuständige Ministerium der Meinung ist, dass da zu handeln ist, dann hat die Tiroler Flughafenbetriebs-gesmbH (TFG) zu handeln. Ich als Geschäftsführer übernehme nicht die Verantwortung, wenn wir eine Auflage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie nicht erfüllen. Liebe Frau Rynesch, ich möchte Sie fragen, ob Sie an meiner Stelle die Verantwortung für so etwas übernehmen würden. Zum Masterplan: Ich habe bereits im letzten Gemeinderat klargestellt, dass wir bei der Erstellung des Masterplans von internationalen Zuwächsen ausgegangen sind, die am Flughafen Innsbruck nicht eingetroffen sind. Im Gegenteil, wir haben in letzter Zeit mit einem Minuswachstum bzw. mit sinkenden Flugbewegungen und sinkenden Passagierzahlen zu leben.

Ich habe auch klipp und klar bei der letzten Gemeinderatssitzung betont, dass sich seit dem Jahr 1993 die Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr - abgesehen von einem "Ausreißer" im Jahr 2000, als die Air Alps Aviation eingestiegen ist und kurzfristig die Linienflüge nach Wien von fünf täglichen Flügen auf zehn tägliche Flüge hinaufgesetzt, also um 100 % erhöht hat - verzeichnen wir seit dem Jahr 1993 konstante Flug-

bewegungszahlen. Wir haben im letzten Jahr bei den Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr ein Minus von 16 % gehabt, und ich habe Ihnen auch damals gesagt, dass wir diesen Masterplan richtig stellen werden. In der kurzen Zeit ist das aber nicht möglich gewesen und ich frage mich jetzt, warum Sie mit den gleichen Fragen heute wieder an mich herantreten. Ich habe es bereits einmal klipp und klar erklärt.

Zu den zusätzlichen Taxiways. Auch die zusätzlichen Taxiways sind zwar im Masterplan enthalten, aber wir haben auch immer gesagt, dass diese Taxiways sogar dazu da sind, um den Rollverkehr am Flughafen Innsbruck zu minimieren. Diese Taxiways sind sehr wichtig, damit das Flugzeug schneller zum Start und vom Start retour rollen kann. Bezüglich der Investitionen, Susanne Rynesch, haben Sie gesagt, diese müssen hereinverdient werden durch mehr Flugverkehr. Ich kann Ihnen nur sagen, dass dies nie und nimmer unsere Absicht war. Wir haben nicht vor, die Investition für das Pistenvorfeld durch verstärkten Flugverkehr hereinzubekommen. Außerdem gibt es bei uns einen gut funktionierenden Aufsichtsrat, eine gut funktionierende Generalversammlung, wo die öffentliche Hand, also der Bund, das Land Tirol und die Stadt Innsbruck, mit exzellenten Repräsentanten vertreten ist und auch die Unternehmenspolitik vorgibt.

Wenn sich bei der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) die Unternehmenspolitik in eine Richtung bewegen würde, mit welcher die Stadt Innsbruck, das Land Tirol oder der Bund nicht übereinstimmt, dann werden sofort und unmissverständlich entsprechende Korrekturen angesetzt.

Was die Lärmsituation betrifft, so ist es außer Streit, dass im Winter am Samstag die Belastung sicherlich vorhanden ist, darum hat der Flughafen auch eine Eigenbeschränkung beschlossen. Das heißt, wir werden bei zusätzlichen Flugkapazitäten am Samstag äußerst restriktiv vorgehen. Das waren wir bereits die letzten zwei drei Jahre, dies müssten eigentlich auch die Lärmmessungen beweisen. Sie haben da willkürlich zwei Samstage herausgenommen, wo es zu 100 Dezibelüberschreitungen gekommen ist. Es liegen ganz klar die Lärmmessungen von den drei Lärmmessstationen vor. Diese sind einem ständigen Monitoring ausgesetzt und werden nicht von der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) durchge-

führt, sondern von der Umweltabteilung des Landes Tirol. Ich kann nur eines sagen, der Flughafen Innsbruck wird, was den Lärmpegel anbelangt, immer leiser, nicht lauter.

Das ist wahrscheinlich auch, wie soll man sagen, mit ein Grund dafür, dass die Lärmdiskussion nicht mehr so geführt wird, wie dies vor zehn oder fünfzehn Jahren der Fall war. Darum haben wir diese drei Lärmmessstationen um teures Geld angeschafft, damit man ganz klar nachvollziehen kann, ob der Flughafen leiser oder lauter wird. Bitte schauen Sie sich diese Ergebnisse an und Sie werden feststellen, der Flughafen Innsbruck wird nicht lauter, er wird leiser und das müssen Sie bitte einmal zur Kenntnis nehmen.

Ich komme nun zu den Fragen bzw. zu den Aussagen von Hildegard Auer. Sie haben darauf hingewiesen, dass es der Gemeinderat im Jahre 1990 für richtig erkannt hat, das Pistenvorfeld nicht zu verlängern. Ich muss Ihnen sagen liebe Hildegard Auer, und Sie wissen es selbst ganz genau, es haben sich auf Grund dieses internationalen Sicherheitsstandards seit dem Jahr 1990 die Rahmenbedingungen grundlegend geändert. Bis Ende des Jahres 1999, handelte es sich um eine Empfehlung der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde und da war es 1990 noch möglich, dies als eine internationale Empfehlung, aber nicht als Standard zu betrachten.

Erst Ende 1999 wurde diese internationale Empfehlung, diese Recommendation, in einen Standard umgewandelt. Natürlich forderten in der Folge sowohl das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als auch die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft (TFG) für unsere Fluggäste einen internationalen Sicherheitsstandard. Das war der Grund, warum dieser eingeführt werden soll, und das ist die neue Situation.

Ein paar Worte noch zu Bgm. Dr. Vantsch: Das Flugaufkommen von und nach der Marktgemeinde Völs wird steigen. Ich habe volles Verständnis, dass sie Angst um Ihre Bürger, Angst vor so einer Entwicklung haben. Ich kann Ihnen aber eines zur Beruhigung sagen: Die Situation, wohin heute ein Flugzeug startet, ist primär von den meteorologischen Bedingungen abhängig. Ein Flugzeug muss nun einmal gegen den Wind starten, und das ab einer gewissen Windgeschwindigkeit. Wenn der Wind aus

dem Westen kommt, wird das Flugzeug nach Westen starten und wenn der Wind aus dem Osten kommt, wird das Flugzeug nach Osten starten.

Ich habe Ihnen aber auch zu Ihrer Beruhigung bereits in der Gemeinderatssitzung mitgeteilt, dass wir nach Westen gar kein Instrumentenanflugverfahren haben, das heißt, vom Westen her und nach Westen sind nur Flüge notwendig oder möglich, wenn unter Sichtflugbedingungen geflogen werden kann. Bei schlechten Wetterlagen entfällt der Anflug von der Marktgemeinde Völs bzw. Richtung Oberinntal. Die Mag.-Abt. III, Amt für Stadtplanung, kann natürlich die Weisung erteilen, die Stadt Innsbruck zu entlasten. Trotzdem ist es so, dass das Flugzeug in jene Richtung fliegen muss, wo es auf Grund der meteorologischen Bedingungen fliegen darf und kann. Zur Verkehrsentwicklung möchte ich Ihnen sagen, dass die Bewegungsanzahl im Linien- und Charterverkehr seit 1993 in etwa gleich geblieben ist, also sozusagen stagniert. Danke.

Bgm. DDr. van Staa: Danke. Ich würde vorschlagen, diese Anfragerunde zu Ende zu führen, anschließend können die Experten zu den Expertenmeinungen noch einmal Stellung nehmen und dann gehen wir in der Tagesordnung weiter.

Dir. Mag. Falch: Entschuldigung, ich habe noch zwei Fragen von StR Mag. Schwarzl zu beantworten. In der Kronenzeitung vom vergangenen Samstag wurde von laufenden wasserrechtlichen und naturschutzrechtlichen Bewilligungsverfahren berichtet. Ich kann Ihnen nur sagen, dass derzeit weder wasserrechtliche noch naturschutzrechtliche Bewilligungsverfahren durchgeführt werden. Dies ist derzeit noch nicht möglich, denn zuerst muss die Abwicklung des luftverkehrsrechtlichen Verfahrens erfolgen, erst dann wird das wasserrechtliche und in der Folge das naturschutzrechtliche Verfahren laut Auskunft des zuständigen Ministeriums eingeleitet.

Sie haben auch die versetzte Schwelle angesprochen. Sollte es zu einer Innverlegung nicht kommen, dann bleibt die versetzte Schwelle, wie sie ist. So wie ich es im letzten Gemeinderat gesagt habe, werde ich mich dafür einsetzen, dass die versetzte Schwelle bleibt, auch wenn die Innverlegung zu Stande kommt. Was die 120 m anbelangt, wo Sie fragen, warum nicht 90 m, sondern 120 m Pistenverkürzung notwendig sind, kann

ich Ihnen Folgendes sagen: Es wurde uns vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mitgeteilt, dass es sich um eine Verkürzung von 120 m handeln wird, weil in dieser Länge auch der volle Sicherheitsstreifen inkludiert ist. Das heißt, 30 m vom Sicherheitsstreifen, 90 m von der "runway end safety area" und 30 m Sicherheitsstreifen.

Zur Risikoanalyse: Es ist gut, wenn in Wien eine Risikoanalyse durchgeführt wird. Soweit ich auch von Seiten der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen informiert bin, gibt es meines Wissens auf fast keinem Flughafen eine Risikoanalyse. Diese Angelegenheit betrifft die Gesellschafter, und nachdem sich diese Frage auch auf anderen Bundesländerflughäfen nicht gestellt hat, hat sie sich auch bei uns nicht gestellt. Danke.

Ministerialrat Dr. Zulinski: Danke, ich wollte nur auf die drei Fragen von StR Mag. Schwarzl reagieren, die an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gerichtet waren. Auf Ihre erste Frage, bezüglich des so genannten Präzisionsbescheides, hat Dr. Elmar Schmid für den Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) die richtige Antwort gegeben. Ich habe mir den Bescheid vom 22.10.2001 durchgelesen, wo von einem Präzisionsbescheid nichts zu lesen ist, es dürfte dies ein Missverständnis gewesen sein.

Auf die näheren Bestimmungen wird dann im eigentlichen Bewilligungsbescheid eingegangen. In der Regel ist es so, eine Partei stellt an die zuständige Behörde einen Antrag, welcher dann bescheidmässig genehmigt bzw. nicht genehmigt wird. Im Luftfahrtrecht, wir wissen das ja, handelt es sich in sehr vielen Angelegenheiten um antragspflichtige Rechtsakte. Das bedeutet, die Behörde kann von sich aus nicht tätig werden, sondern wir müssen warten, dass z. B. die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) einen Antrag stellt. Wenn die zuständige Behörde von sich aus tätig, wenn sie initiativ werden will, kann die Behörde den Universalparagraph § 141 im Luftfahrtgesetz heranziehen. So weit ich die Sache verstehe, ist das in diesem Fall erfolgt.

Das ist ein etwas umständlicher Weg, zuerst gibt die zuständige Behörde einen Auftrag per Bescheid an die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), diese wird dann tätig, und anschließend wird der Antrag

genehmigt. Ich glaube, das wurde geklärt. In der zweiten Frage wollten Sie wissen, wann die mündliche Verhandlung stattfindet. Dafür bin ich zwar nicht zuständig, rede aber trotzdem mit meinen Kollegen darüber. Der Stand vom vergangenen Freitag war, dass dies noch offen ist. Das kann ich mit Sicherheit auch jetzt sagen. Die dritte Frage ist eine betriebliche, es müssen 120 m weggeschremmt oder weggesprengt werden. Das werde ich weiterleiten, das kann Ihnen nur ein wirklicher Experte der Luftfahrtbehörde beantworten, was ich auch veranlassen werde.

Dipl.-Ing. Amann: Ich kann StR Mag. Schwarzl, in Bezug auf die Vermutungen, dass wasserrechtliche und naturschutzrechtliche Verfahren bereits im Gange wären, nur Folgendes sagen: Jene Fachleute, die derzeit die Innverlegung planen, haben die Weisung, sowohl mit der Wasserrechtsbehörde als auch mit der Naturschutzbehörde engsten Kontakt zu pflegen und sich vor allem mit den technischen Experten in Verbindung zu setzen, da sonst kein verhandelbares Projekt zu Stande kommt. Es geht hier um sehr komplexe Angelegenheiten, da sind Beweissicherungen, die rund um ein Kalenderjahr gemacht werden müssen, und hier muss man rechtzeitig Kontakt mit den Behörden aufnehmen, um keine Fristen zu versäumen. Hier hat es vermutlich eine Verwechslung gegeben, dass es sich hier um ein laufendes Verfahren handelt, ist natürlich nicht der Fall.

Zu der Aussage des Ministerialrates bezüglich der Piste, die weggeschremmt werden soll, glaube ich nicht, dass man sich diese Mühe antun muss. Bei der Berechnung der Landebahn wird dieses Stück Piste einfach nicht herangezogen und ich glaube nicht, dass es notwendig ist, Schremmarbeiten auf dem Flughafen durchzuführen.

Ing. Wieser: Zu StR Mag. Schwarzl, betreffend die Sicherheit beim Anflug über der Stadt. Die Anflugfläche, die das Maß für die Sicherheitszonenverordnung ist, beträgt 2%, also umgerechnet ungefähr 1 Grad, der elektronische Gleitweg für den Anflug beträgt 3,8 Grad und der Sichtgleitweg, also die visuelle Hilfe, beträgt 3,5 Grad. Selbst bei einem Vollauschlag, oder in dem Fall, dass der Sichtgleitweg voll roter Lichter wäre, würde sich das Flugzeug noch weit über den erforderlichen oder ausgewiesenen Hindernissen befinden. Außerdem, und das sollte eigentlich bereits eingangs erwähnt werden, das für Innsbruck ausgewiesene österreichische

Handbuch für Luftfahrt zeigt bereits in der ersten Seite die Anforderungen, die von Piloten erfüllt werden müssen, damit sie Innsbruck anfliegen können.

Die Maßnahmen, die von uns in Innsbruck gesetzt wurden, sind europaweit - ausgenommen einzelne Flughäfen, wie z. B. Madeira - einzigartig, und es wird sehr viel getan. Neben den persönlichen Betreuungen der Fluggesellschaften wird auch immer wieder die Dokumentation geändert und adaptiert und auch den Fluggesellschaften immer wieder ein Meeting angeboten, wo der Erfahrungsaustausch stattfindet. Das ist wirklich einzigartig. Zu dem erwähnten Anflug über der Stadt, wenn das Flugzeug zu kurz kommen würde: Wir haben bei einer Landung von der Stadt über 600 m Pistenvorfeld und erfüllen somit vollkommen die internationalen Richtlinien. Bei einem Anflug vom Westen her ist es so, dass die Richtlinien dahingehend erfüllt werden, dass die Schwelle versetzt ist. Außerdem handelt sich beim Anflug aus dem Westen um einen reinen Sichtanflug, der die Bedingungen für die Piloten wesentlich erleichtert, weil bestimmte Sichtwerte und Wolkenuntergrenzen gegeben sein müssen.

Bgm. DDr. van Staa: Es haben sich für die nächste Runde Susanne Rynesch und Hildegard Auer gemeldet, um auf den Flughafendirektor zu antworten. Bitte stellen Sie nur das richtig, was aus Ihrer Sicht falsch ist. Ansonsten sind bitte Anfragen an die Experten und an die Mitglieder der Gemeinderäte zu stellen, insgesamt gibt es zwölf Wortmeldungen. Ich bitte, diese zunächst einmal abarbeiten zu lassen. Anschließend werden wiederum drei oder vier Wortmeldungen an die Reihe kommen, dem folgt dann eine weitere Beantwortungsrunde.

Susanne Rynesch: Es wurde mir jetzt mir berichtet, dass Ing. Wieser auch gefragt hat, wer die Verantwortung übernimmt, wenn etwas passiert. Diese Frage kam zum zweiten Mal. Erstens einmal ist dies Verantwortungszuweisung an Personen, die nie etwas damit zu tun hatten, und die Verantwortungsträgerschaft so zum Abstürzen bringt, wie es in Innsbruck passiert ist. Die Verantwortung liegt ... (Unruhe im Saal) ... Es ist hier jedermann der Meinung, wir tragen Mitverantwortung für diese Sicherheit am Flughafen, und das ist ganz einfach nicht wahr. Verantwortungsträger für die Sicherheit am Flughafen ist einzig und allein die zustän-

dige Behörde.

Zweitens weiß ich nicht, wie ich zu dieser Unterstellung überhaupt komme. Ich habe mich mit keinem Wort gegen die Innverlegung gestellt. Ich habe gesagt, wäre ich Flughafendirektor, auch ich würde jede Sicherheitsmaßnahme durchführen, aber die Konsequenzen, die damit zusammenhängen, sind zu klären. Die Samstage habe ich deshalb hereingenommen, da sie als klassische Erholungszeit für die Wohnbevölkerung ein besonders sensibler Zeitraum sind. Dass der Lärm weniger wird, lassen sie sich von einem Lärmgutachter bestätigen, der Dauerschallpegel ist nicht als Lärm zu bezeichnen. Es fehlt hier nach wie vor eine tief greifende Bestandsaufnahme zur Lärmsituation. Das Monitoring der Lärmmessstellen ist keinesfalls ausreichend. Danke.

Bgm. DDr. van Staa: Ich würde bitten, etwas emotionsentladener zu diskutieren. Wir haben hier ein Expertenhearing, und nicht ein Politforum für die Experten. Das Politforum wird von den Gemeinderätinnen und Gemeinderäten gebildet, die jetzt zunächst Fragen stellen und die politischen Bewertungen der einzelnen Aussagen vornehmen. Um noch etwas zur Rechtsnatur zu sagen: In dem Augenblick, wo ein Bescheid vorliegt, ist ein Bescheid, der rechtskräftig ist, zu vollziehen. Darüber gibt es überhaupt keinen Zweifel. Ob die Behörde zu Recht einen Rechtsstandard zur Grundlage eines Bescheides gemacht hat oder nicht, haben wir in diesem Gremium nicht zu entscheiden. Da müssen Sie sich an die Rechtsinstanzen wenden, welche die Rechtmäßigkeit der Rechtsrahmenbedingungen überprüfen. Das steht hier nicht zur Debatte.

Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat nicht den Verwaltungsgerichtshof angerufen, die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat sich nicht an den Verfassungsgerichtshof gewandt. Der Bescheid ist in Rechtskraft erwachsen und die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat aus Gründen, die wir schon oft gehört haben, gegen den Bescheid kein Rechtsmittel ergriffen. Deshalb liegt ein rechtskräftiger Bescheid vor und es ist, wie Ministerialrat Zulinski auch angeführt hat, kein Präzisierungsbescheid, sondern ein Bescheid bezüglich des Ansuchens der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) zu erwarten. Nun zur Rechtsnatur: Die Gemeinde Innsbruck ist zu 25 % Eigentümerin des Flughafens,

nicht mit einer Mehrheit ausgestattet und vor allem nicht im Alleinbesitz der Aktien. Hildegard Auer hat auch einige Fragen der rechtlich einwandfreien Absicherung angeschnitten. Ich bin dafür, dass wir uns hierfür einsetzen und allenfalls ein Servitut für die Nichtverlängerung eintragen lassen.

Das habe ich immer gesagt, nur können wir auf einem fremden Grund ohne Zustimmung des Eigentümers, und das ist die Republik Österreich, kein Servitut eintragen. Sie wissen, dass ich mich seit Jahren sehr darum bemühe, dass die Stadt Innsbruck gemeinsam mit dem Land Tirol, von dem es eine Verwendungszusage gibt, die 50 % des Bundes übernimmt und nicht in eine weitere Privatisierung bringt, wie das ursprünglich vom Bundesministerium für Finanzen verlangt wurde. Diese wurde verlangt auf Grund der sensiblen Situation am Innsbrucker Flughafen und um die Möglichkeit zu haben, auch als Eigentümer entsprechende Umweltmaßnahmen zu ergreifen, die privatrechtlich abgesichert sind und nicht in der öffentlich rechtlichen Machtstruktur liegen, weil man hoheitlich hier wenig Einfluss nehmen kann.

Wir haben das prüfen lassen. Bezüglich der Versetzung der Schwelle hat Dir. Mag. Falch Auskunft gegeben und ich glaube, dass das möglich sein wird. Eine Obergrenze der Flugpassagiere festzulegen, ist aus Verfassungsgründen eine Unmöglichkeit. Sie können auch beim Bahnhof keine Obergrenze festlegen und wenn ein regelmäßiger Flugverkehr durch einen Flugplan festgelegt ist, dann können Sie nicht sagen, jetzt dürfen die nächsten Flugzeuge aus Frankfurt nicht mehr landen, weil die Grenze überschritten ist. Ich habe immer angeregt, den Versuch zu machen, unterschiedliche Gebühren zu verlangen, je nachdem, ob ein Fluggerät leiser oder lauter ist. Es wurde mir versichert, dass dies aus rechtlichen Gründen derzeit nicht möglich sei, aber die Stadt Innsbruck wird sich sicherlich darum bemühen, dass so etwas möglich wird.

Was die Betriebszeitenregelung für Probeläufe betrifft, da haben Sie völlig Recht, wenn Probeläufe durchgeführt werden, so erzeugt das einen Lärm, der nicht nur für die Anrainer unzumutbar ist. Ich glaube, Hildegard Auer, Sie haben festgestellt, dass ich wirklich seitens der Stadt Innsbruck alles unternommen habe, um die Zahl der Probeläufe zu reduzie-

ren. Diese Probeläufe wurden in den letzten Jahren wirklich deutlich reduziert bzw. eingeschränkt und es wird mir immer Bericht gegeben, um welche notwendige Sicherheitsmaßnahme es sich handelt. Die Probeläufe werden nicht aus Jux und Tollerei durchgeführt.

Ich habe mit Dir. Mag. Falch vereinbart, dass über alle Transplantationsflüge, die außerhalb der Betriebszeiten erfolgen, jedes Mal ein Bericht erstellt wird. Ich habe das auch von Seiten der Stadt Innsbruck bereits mehrfach überprüfen lassen und in den letzten Jahren hat es keinen einzigen Fall der Überprüfung gegeben, wo unrichtige Angaben gemacht wurden. Die Stadt Innsbruck hat, und das wird der Flughafendirektor bestätigen, in zwei Fällen Ausnahmeerlaubnis gegeben, einmal für 15 Minuten und einmal für 30 Minuten, hier ging es auch um kranke Passagiere, die aber nachweisen konnten, dass sie ein echtes und sehr großes Interesse daran hatten, in Innsbruck zu sein bzw. von Innsbruck wegzufiegen.

Auch wenn Sie sagen, dass Elton John zu spät weggeflogen ist, bekenne ich mich dazu. Ich habe den Flughafendirektor darum gebeten, es hat sich, glaube ich, um zehn Minuten oder etwas in dieser Größenordnung gehandelt, weil ich es nicht verantworten wollte, dass hier noch Millionenkosten und Schadenersatzklagen für die Veranstalter anfallen. In einem anderen Fall ging es um eine Privatperson, einen bedeutenden Mann, der in einem öffentlichen Flugzeug nicht fliegen konnte, weil er in einem schlechten Zustand war.

Ich kann Ihnen aber versichern, dass ich alle anderen Begehren nicht einmal an den Flughafendirektor weitergeleitet habe, weil ich von vornherein gesagt habe, das kommt nicht in Frage. Wenn Sie etwas hören, so wissen Sie auch, dass Sie mir dies jedes Mal mitteilen können. Ich werde mich weiterhin bemühen, jede Meldung zu überprüfen. Die Stadt Innsbruck und das Land Tirol werden sich sehr bemühen, diese Anteile zu erwerben, um hier dann auch privatrechtlich entsprechend Einfluss nehmen zu können. Aber wie Sie zu Recht gesagt haben, auch auf die Wirtschaftlichkeit ist besonders Bedacht zu nehmen, da es dem Steuerzahler nicht zumutbar ist, noch darüber hinausgehende gewaltige Kosten für den Betrieb des Flughafens zu übernehmen.

Hildegard Auer: Herr Bürgermeister, ich bedanke mich für die

Wortzuteilung. Ich darf zunächst auf Äußerungen von Dir. Mag. Falch eingehen. Wir haben ein kleines Problem mit den Flugbewegungszahlen. Einmal scheinen die Zahlen in der Gesamtheit auf, und einmal scheinen die Zahlen nur für Linien- und Charterflüge auf. Es ist bekannt, dass Linien- und Charterflüge im letzten Jahr zurückgegangen sind. Dass aber die Gesamtzahlen gestiegen sind, ist Faktum. Ich glaube nicht, dass die Flugzeitschrift "Aero International" falsche Daten herausgibt und da sind wir einfach bei über 40.000 gelandet. Das betrifft die Flugbewegungszahlen. Die Zahlen gehen nicht generell herunter, sondern wir haben hier einen Anstieg. Dazu darf ich Ihnen sagen, die Betroffenen hören nicht nur die Linien- und Chartermaschinen, sondern wir haben dazwischen noch sehr viele Flugbewegungen, welche die Pausen ausfüllen.

Wir haben zwei Motorflugschulen, die Permanentschulen, die haben wir herausgegriffen, es sind 25 oder 26 Flugzeuge, die an einem Tag ausschließlich Schulungen durchführen. Das löst einfach eine Betroffenheit aus, auch wenn die Dezibelzahl nicht sehr hoch steigt, ist die Störung da. Jetzt bin ich schon bei der nächsten Störung. Sie sprechen davon, dass die Gesamtbelastung zurückgegangen, dass der Flughafen leiser geworden ist. Trotzdem muss ich Ihnen sagen, dass die Störhäufigkeit zunimmt. Es nützt nichts, wenn ein Flugzeug entfällt, das 100 Dezibel erreicht und dafür drei leisere fliegen, weil eben auch diese Flugschulen hier angesiedelt sind.

Ich spreche hier ganz bewusst die Firma Wucher an, die jetzt Abenteuerflüge von Innsbruck aus anbietet. Ich habe den Wunsch an die Stadt Innsbruck, solche Genehmigungen nicht zu erteilen, und ich muss einfach im Interesse der Betroffenen und Anrainer sagen, dass es dafür kein Verständnis gibt. Es gibt Verständnis für Notarzteinsätze, für Transplantationsflüge, und jetzt komme ich schon zu den Überschreitungen. Wir erkennen an, dass Sie sich bestmöglich für die Bewohner der Stadt Innsbruck einsetzen. Hier ein konkretes Beispiel. Es wurden heuer die Flüge mit der Dash 8-400 aufgenommen. Im Nachklang und in weiterer Folge hat es dann an Freitagen um 22.30 Uhr wiederholt Probeläufe oder Tests an Flugzeugen gegeben und zwar in einer Art und Weise, die den ganzen Westen der Stadt Innsbruck beschallt haben. Es war wie eine Glocke.

Wir haben uns das ein paar Freitage angesehen. Zunächst hält

man dies für eine Ausnahme, und man wird nicht beim ersten Mal sofort protestieren bzw. Kontakt mit den zuständigen Personen aufnehmen. Beim dritten Mal dachte ich mir, es wäre jetzt an der Zeit, dies zumindest kundzutun. Ich versuchte dann am Freitag Abend, noch jemanden von der Fluggesellschaft zu erreichen. Da das nicht möglich war, meldete ich mich am Samstag, weil mir klar wurde, dass dieser Lärmpegel charakteristisch für den Start der Dash 800 ist.

Ich habe bei dieser Fluggesellschaft angerufen und der Techniker meinte, es sei sehr interessant, was ich ihm sage. Ich versichere Ihnen, ab diesem Zeitpunkt gab es diese Wartungen nicht mehr. Das sind Dinge, wo ich sagen muss, das ist vermeidbar, hier war keine Notwendigkeit gegeben und da bitten wir, dass sich die Stadt Innsbruck ganz massiv einsetzt, damit das vermieden wird. Es geht hier nicht um Sicherheitsfragen, wenn diese für ein Flugzeug unbedingt erforderlich sind, so wird das auch verstanden. Wir haben das Gefühl, dass vieles einfach ausprobiert wird. Kommen keine Reaktionen, so kann das betreffende Flugzeug weiterhin fliegen, wenn es jedoch zu Protesten kommt, müssen wir es notfalls einstellen. Ich bin sehr froh, dass mit dem Techniker ein sachliches Gespräch möglich war.

Immer wieder kommen vermeidbare Überschreitungen und Probeläufe vor, und hier möchten wir ansetzen. Es geht nicht um die Transplantationsflüge und oder wenn jemand wirklich einmal in Not ist. Bezüglich der Überschreitungen generell haben wir in den letzten beiden Wintern festgestellt, dass es eigentlich an jedem Chartersamstag Überschreitungen gegeben hat, die Skala des Lärmpegels reichte hier von marginal bis gravierend. Drei oder fünf Minuten akzeptiert man, aber wenn es einmal 23.00 Uhr in der Nacht ist, es sich um einen Charterflug handelt und dann erklärt wird, die Morgenrotation wäre nicht pünktlich gewesen, darum wurde es in der Nacht so spät, hat der Anrainer einfach kein Verständnis dafür.

Ich bin jetzt bereits am Ende meiner Ausführungen. Einen Punkt, der bereits angesprochen wurde, möchte ich noch erwähnen. Bei der Störung geht es nicht um den Dauerschallpegel, wir sind einfach beim Maximalpegel unseres Lärmempfindens angelangt. Es wurde heute bereits ei-

ne Grafik präsentiert. Natürlich ist der Samstag der belastendste Tag, aber der Samstag ist auch ein Tag, wo sich die Bevölkerung erholen möchte. Man muss das verstehen, wenn man, abgesehen von zwischenzeitlichen Pausen, den ganzen Samstag im Schnitt alle vier Minuten gestört wird, dann ist man am Abend erschöpft. Ich muss Ihnen das so sagen, auch wenn man gesund ist, irgend wann einmal ist es genug, und dann ist jede Überschreitung eine massive Belastung. Danke.

Bgm. DDr. van Staa: Hildegard Auer, was diese Dinge betrifft, so rennen Sie bei mir offene Türen ein, wie Sie bereits wissen. Ich weiß, wie belastend das ist, wenn Mexikaner unter meinem Fenster stehen und musizieren. Aber viele haben kein Verständnis dafür, dass ich das nicht aushalte. Das gibt es. Im Gemeinderat gibt es sehr viele Personen, die da anderer Meinung sind und das für Schikane des Herrn Bürgermeisters halten, wie zum Beispiel Dr. Pokorny-Reitter. Aber sie hat in vielen Punkten Recht, weil ich sie selbst nominiert habe und mich auch bemühe, das dann abzustellen. Zum Teil wird es immer wieder probiert und wenn Dir.

Mag. Falch nicht da ist, dann wird es auch versucht. Aber ich muss sagen, Dir. Mag. Falch hat immer auf jede meiner Interventionen reagiert. Es wird immer wieder vorkommen, und es ist gut, dass Sie sich so intensiv um diese Angelegenheiten kümmern.

StR Dr. Pokorny-Reitter: Ich habe ein paar Fragen an die Experten. Die erste Frage richtet sich an die Ökologen, die Verlegung des Inn für das Pistenvorfeld bedingt nach meinem Verständnis naturgemäß noch keine Renaturierung des Inn in diesem Bereich. Wie stehen die Ökologen dazu, wenn sozusagen der Inn nur verdrängt würde für das Pistenvorfeld bzw. was würde in diesem Fall aus Ihrer Sicht heraus notwendig sein? Würden Sie dann in der weiteren Folge die Renaturierung begrüßen und es auch als sinnvoll erachten, wenn diese mit der mit der Verlängerung des Pistenvorfeldes verbunden ist? Aber auch noch einmal ganz konkret die Frage, es ist auch eine Kostenfrage, ob nur die Innverlegung oder die Innverlegung verbunden mit einer Renaturierung durchgeführt wird.

Die zweite Frage richte ich an Susanne Rynesch, Sie haben Ihre Darstellung sehr skeptisch gewählt und dann in einer weiteren Wortmeldung gesagt, Sie hätten sich nicht gegen die Verlängerung des Pisten-

vorfeldes ausgesprochen, jedoch Ihren Erläuterungen konnte ich eine große Skepsis bzw. einen großen Vorbehalt entnehmen. Gegen Ende Ihrer Ausführungen haben Sie - ich nenne es "den Bogen gemacht" - und die Meinung vertreten, unter Berücksichtigung der drei Säulen Ökonomie, Ökologie und auch soziale Wertigkeit in einem Staat sowie unter Einbindung dieser Fragen und der betroffenen Gemeinden und Anrainer wäre es, wenn ich das richtig verstanden habe, doch auch aus Ihrer Sicht möglich, zu einem harmonischen Abschluss dieser Frage zur Verlängerung des Pistenvorfeldes zu kommen. Da bitte ich noch einmal um eine Präzisierung, ob ich das richtig verstanden habe.

Die dritte Frage richte ich an Ministerialrat Dr. Zulinski: Sie haben erläutert, dass das Luftfahrtrecht nicht zulässt, dass die Behörde vorschreibt, wann das Pistenvorfeld zu verlängern ist. Obwohl bereits sehr viel über den Bescheid gesprochen wurde, verstehe ich eines nicht: Wenn die ganze Geschichte wirklich so gefährlich ist und ein Sicherheitsrisiko darstellt, verstehe ich nicht, warum die Behörde keine Möglichkeit hat, eine Verlängerung des Vorfeldes bzw. eine Verkürzung des Pistenvorfeldes vorzuschreiben. Das ist für mich, einfach von meinem Hausverstand her betrachtet, nicht nachvollziehbar.

Die andere Frage: Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat den Antrag gestellt, in der Folge kommt es zum Bewilligungsverfahren. Was wäre denn, wenn der Flughafen jetzt im Zuge des Bewilligungsverfahrens entscheiden würde, dass diese Verlängerung des Pistenvorfeldes nicht machbar ist, wir können nur im Rahmen der derzeitigen örtlichen und räumlichen Gegebenheiten unseren Flughafen betreiben. Würde das dann in der Konsequenz heißen, dass das zuständige Ministerium eine Verkürzung der Piste vorschreibt, dass diese virtuelle Schwelle dann tatsächlich nur mehr die Piste ist? Ich denke, es ist keine "unkeusche" Frage, sich zu erkundigen, was auch von Seiten der zuständigen Behörde passiert, wenn es nicht dazu kommt.

Zu Ing. Wieser: Sie haben dargestellt, zu welchen Einschränkungen an Flugzeugen oder an Flugbewegungen es kommen wird, wenn die Piste verkürzt wird. Wir sehen, einige Flugzeuge werden Innsbruck nicht mehr anfliegen können. Nachdem ich mich, wie viele andere hier im

Saal, nicht sehr gut auskenne mit den tatsächlichen Flugbewegungen, wäre es auch interessant zu erfahren, wie viel das in der Konsequenz weniger ist an Flugzeugen, und zwar über ein Jahr betrachtet. Wie viele Fluggäste würden weniger kommen, wie viele weniger würden wegfliegen können bzw. was gibt es für technische Möglichkeiten, um diese Entwicklung aufzufangen. Ich glaube, die Technik ist relativ findig und es ist nicht so, wenn man irgendwo etwas reduziert oder einschränkt, dass nicht sofort eine neue Erfindung, eine neue Maschine bzw. ein neues Flugzeug konstruiert wird, welche dieses Problem auch auffangen würde.

Sie haben gesagt, die 2000 m Piste bleiben jetzt und auch danach gleich, aber da ist noch diese Schwelle. Die Schwelle ist um 100 m hereinversetzt und bedeutet, dass die Flugzeuge innerhalb dieser Schwelle starten bzw. landen müssen. Das heißt, dass Ihre Aussage nicht ganz korrekt war, ich bitte Sie noch um eine Präzisierung.

Dann noch eine Frage bezüglich der Kosten: Was kostet diese Verlängerung des Pistenvorfeldes, was würde in der Folge eine Renaturierung dieses Innenraumes kosten und wer sollen die Kostenträger sein. Danke, das waren meine Fragen.

GR Hafele: Ich hätte an Ing. Wieser eine Frage bezüglich der Anflugflächen: Wie Sie uns erklärt haben, befindet sich im Osten der Piste die Anflugfläche, wo man weder etwas erweitern noch sonstige Veränderungen durchführen kann. Im Westen ist es so, dass es vom Pistenrand, vom betonierten Ende der Piste aus gesehen, genaue Regelungen bezüglich der ersten Gebäude gibt, wie hoch die sein dürfen usw. Soweit ich informiert bin, kann hier keine Erweiterung stattfinden, da man sonst etliche Gebäude abreißen müsste, wenn ich Sie richtig verstanden habe.

Die zweite Frage betrifft noch einmal die Flugaufkommen. Laut meinen Unterlagen erreichten wir im Jahr 2000 durch dieses Engagement der Air Alps Aviation mit den Flügen nach Wien eine Spitze der Flugbewegungen. Diese reduzierten sich dann wieder und wir bewegen uns jetzt wieder in dem Bereich von 13.000 bis 14.000 Flugbewegungen. Da Hildegard Auer jedoch von 40.000 Flugbewegungen spricht, hätte ich darüber gerne genaue Aufklärung. Danke.

GR Haller: Ich habe eine Frage an Dipl.-Ing. Hanisch oder

Mag. Moritz: Gibt es in diesem Bereich des Inn Handlungsbedarf bzw. im Bereich der Gewässerökologie des Landschaftsschutzes, was das Oberflächenwasser und Grundwasser betrifft? Ist möglicherweise eine negative Beeinflussung des Grundwasserfeldes Innsbruck-West oder auch für die Marktgemeinde Völs zu erwarten, wenn ja, wie kann das verhindert werden? Kann die Verlegung des Inn, wenn sie gut gemacht wird, auch eine Chance für die Fauna und Flora sein?

Die nächste Frage geht an Ing. Wieser: Ist der Inndamm mit seinen 2 m Höhe nach 60 m ein Hindernis und somit eine große Gefahr für den Flugverkehr? Ist dies so einfach abzutun, indem ich sage, 300 m sind recht und jetzt zeige ich an, dass nach 60 m ein Damm vorhanden ist? Ich kann mir vorstellen, wenn heute ein Flugzeug wegen Aquaplaning oder wegen Fahrwerks- bzw. Bremsproblemen Schwierigkeiten bekommt, kann der Pilot nicht mehr viel dagegen tun.

Die nächste Frage richtet sich an Dir. Mag. Falch. Sie haben im Bereich der Fluglärmvermeidung eine Vorreiterrolle in Europa übernommen. So hat der Flughafen Innsbruck für die lauten Flugzeugtypen keine Landeerlaubnis mehr erteilt, obwohl sie noch landen dürften. Wird diese Vorreiterrolle auch in Zukunft beibehalten? Die nächste Frage an Dir. Mag. Falch: Könnte unter den heutigen Bedingungen die Kapazität ausgeweitet werden oder nicht?

Dann habe ich noch eine letzte Frage an Hildegard Auer. Man hört immer wieder, dass die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) keine Dialogbereitschaft zeigt, so wurde das auch heute dargestellt. In vielen Gesprächen meinerseits mit der Geschäftsleitung der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) wurde mir immer wieder diese Dialogbereitschaft mit der betroffenen Bevölkerung zugesagt. Zudem wurden mir beabsichtigte und in der Zwischenzeit auch bereits durchgeführte Aktivitäten, Konzepte usw. zur Information der Bürgerinnen und Bürger zugesichert. Ich kenne die Geschäftsleitung persönlich und kann es mir nicht vorstellen, dass diese versprochenen Maßnahmen nicht durchgeführt wurden. Ich frage Sie deshalb als Mitglied des Umweltforums, ob Dialoge seitens der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) mit dem Umweltforum geführt wurden. Danke.

GR Mag. Fritz: Meine erste Frage ist eine ähnliche, wie sie von StR Dr. Pokorny-Reitter gestellt wurde. Ich möchte versuchen, diese Frage zu vereinfachen, damit auch wir als juristische Laien verstehen, was die Geschichte dieser Bescheide ist. Einer der anwesenden Juristen wird es mir erklären können, ob ich Folgendes richtig sehe: Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Grund veränderter Interpretationsgrundlagen des § 45 der Zivillflugplatzverordnung durch die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation)-Standards von sich aus den Auftrag erteilt, die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) möge einen beliebigen Antrag stellen. Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat in einem zweiten Schritt diesen Antrag gestellt und in einem dritten Antrag wird per Bewilligungsbescheid zu erklären sein, wie vorzugehen ist. Ist das der richtige Ablauf?

Die zweite Frage: Susanne Rynesch wies in ihrem Einleitungsreferat darauf hin, dass unbestimmte oder generelle Gesetzesbegriffe, die von der Behörde mit einem Inhalt konkret zu füllen sind, nicht ausschließlich nach den Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation)-Standards, auf die sich Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Elmar Schmid berief, zu definieren sind, sondern auch nach dem Bundesgesetz des umfassenden Umweltschutzes. Ich frage die anwesenden Juristen, stimmen Sie dem zu, dass dieses Bundesverfassungsgesetz unter anderem mit der Verpflichtung der

"Vermeidung von zusätzlichen Lärmquellen und Vermeidung von gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch schlechten Umweltzustand ..."

verknüpft ist? Die unbestimmten oder generellen Gesetzesbegriffe sind in Bescheiden so auszufüllen, dass dabei das Startziel des umfassenden Umweltschutzes gleichrangig mit der Sicherheit zu behandeln ist.

In diesem Zusammenhang stelle ich meine dritte Frage: Es wurde mehrfach von Experten aus dem Bereich des Wasserbaus und der Ökologie darauf hingewiesen, dass ein sinngemäßes Vorgehen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, die Ausarbeitung einer Umweltverträglichkeitserklärung des Projektes, auch wenn diese von Gesetz wegen einen anderen Namen hat, ohnehin dem derzeitigen Stand der Technik ent-

spricht und jede vernünftige Firma in dieser Weise vorgehen wird. Frage an die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG): Was hindert die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) daran, freiwillig eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz durchzuführen, wenn das der derzeitige Stand der Technik ist, nach dem jede vernünftige Firma vorgeht?

Eine vierte Frage an die Experten aus dem Bereich Ökologie, Limnologie, Gewässerbau. Woher haben Sie Ihre offenbar schon sehr detaillierten Vorstellungen? Hat die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) bereits einen Auftrag erteilt und es wird bereits an Einreichprojekten gearbeitet oder bewegen wir uns noch im Bereich der Akquisitionsanstrengungen von Firmen, die gerne einen Auftrag bekommen würden, wenn der Bescheid da ist. Das wäre für mich nicht ganz uninteressant, um die Aussagen bewerten zu können.

Fünfte Frage, auch den Wasserbau betreffend: Es wurde bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass die räumlichen Verhältnisse an der betreffenden Stelle am Inn sehr eng sind. An die Autobahnverlegung ist nicht gedacht. Jetzt denke ich mir, bei der Kurve, die im Zuge der Innverlegung zu schaffen ist und die auf dem Bild von Donau Consult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber dargestellt war, wird der Druck der Strömung autobahnseitig sehr massiv werden. Ich könnte mir vorstellen, dass die Gefahr einer Unterspülung der Autobahn bzw. die Gefahr einer ähnlichen Folgewirkung dort gegeben ist. Man wird sicher im wasserbautechnischen Bereich etwas dagegen tun müssen, und ich kann mir da nichts anderes als relativ harte Verbauungsmaßnahmen vorstellen. Welche Auswirkungen auf die geplante Renaturierung werden diese Maßnahmen haben?

Vorletzte Frage: Dir. Mag. Falch meinte, nie und nimmer wird die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) die Kosten einer Innverlegung und der Schaffung des Pistenvorfeldes aus einem erhöhtem Passagieraufkommen und erhöhten Gebühreneinnahmen finanzieren können, auf gut Deutsch gesagt, nie und nimmer wird der Flughafen Innsbruck diese Maßnahme zahlen. Unser Herr Bürgermeister versicherte uns, nie und nimmer wird die Stadt Innsbruck bereit sein, das zu zahlen. Jetzt frage ich mich angesichts der nicht unbeträchtlichen Kosten, wenn es weder die Tiroler Flug-

hafenbetriebsgesmbH (TFG) als Verursacher, noch die Steuerzahler und Steuerzahlerinnen der Landeshauptstadt Innsbruck zahlen, wer zahlt es dann? Bekommen wir die Innverlegung und die Verlängerung des Pistenrollfeldes vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie geschenkt?

Und die allerletzte Frage: Der Herr Bürgermeister hat angeregt, lärmabhängige Gebühren einzuführen. Es wurde ihm mehrfach mitgeteilt, dass dafür die gesetzlichen Grundlagen fehlen. Vielleicht kann der Experte vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie dazu etwas sagen. Meines Wissens gibt es einen Entwurf bzw. eine noch nicht in Kraft getretene europäische Fluglärmrichtlinie, welche die Einführung lärmabhängiger Gebühren ermöglicht. Ist dies richtig und wann ist damit zu rechnen, dass auch im nationalen Recht, - es handelt sich hier um eine Richtlinie, die erst umgesetzt werden muss - die Grundlagen verankert sein werden, dass dieser Wunsch des Herrn Bürgermeisters, den ich voll und ganz teile, dann auch rechtmäßig umgesetzt werden kann. Danke.

GR Kritzinger: Ich spreche bewusst den Bürgermeister der Marktgemeinde Völs an, denn ich glaube, im gleichen Ausmaß wie die Stadt Innsbruck betrifft es auch die Marktgemeinde Völs, ich werde darauf auch zurückkommen. Wir sind hier, um von Experten Informationen zu erhalten. Natürlich brauchen wir die Experten, müssen uns aber dessen bewusst sein, auch Experten können sich irren. Das Bild müssen wir uns dann selbst machen. Ich wollte auf einen interessanten Aspekt hinweisen, der uns, nämlich den Tiroler Seniorenbund, heuer selbst betroffen hat.

Wir flogen im Mai dieses Jahres an mehreren Tagen fortlaufend mit ungefähr 1.200 Passagieren von der Stadt Innsbruck weg. Unsere Reisegesellschaft wäre liebend gern von Salzburg abgeflogen und hat alles getan, um uns dazu zu überreden, von Salzburg abzufliegen, Salzburg ist sehr interessiert, Passagiere zu bekommen bzw. die Passagiere zu halten. Ich glaube, im gleichen Ausmaß müssen wir in der Stadt Innsbruck daran interessiert sein, die Passagiere zu behalten. Das ist für Tirol ein sehr wichtiger Aspekt und ich glaube, wir kommen nicht umhin, zu dieser Erweiterung des Flughafenrollfeldes "Ja" zu sagen.

Susanne Rynesch hat sehr richtig gesagt, es geht um eine qua-

litative Verbesserung und diese qualitative Verbesserung müssen wir erreichen. Probeläufe um Mitternacht oder um 23.00 Uhr würden jeden stören, aber das sind, glaube ich, zwei Paar Schuhe. Das eine ist die Verbesserung, die wir bzw. die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) durchführen möchte, und das andere sind die Probeläufe, welche sich, wie ich meine, regeln lassen. Ich möchte noch einmal betonen, es ist so vielen Tirolerinnen und Tirolern ein großes Anliegen, dass am Flughafen Innsbruck die bestmögliche Sicherheit geboten wird. Auch die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde Völs sind interessiert daran, die Stadt Innsbruck als ein wirtschaftliches Impulszentrum zu erhalten. Es sind Hunderte, wenn nicht Tausende von Pendlern, die jeden Tag nach Innsbruck fahren und dort Arbeit finden.

Die Marktgemeinde Völs muss im gleichen Ausmaß daran interessiert sein wie die Stadt Innsbruck und wir kommen nicht umhin, Ja zu sagen zu diesem Bauvorhaben und die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) nach Kräften zu unterstützen, dass sie gegenüber einer Konkurrenz auch bestehen kann. Es gibt zwei, wenn nicht sogar drei Städte in unserer Umgebung, die liebend gern unsere Fluggäste aufnehmen würden und froh wären, wenn die Stadt Innsbruck "abrutschen" und zu einem unbedeutenden regionalen kleinen Flughafen werden würde.

Bgm. DDr. van Staa: Ich darf bitten, vorerst bei den Anfragen an die Experten zu bleiben. Es gibt anschließend noch eine politische Debatte, wenn diese gewünscht wird, die allerdings dann in Konkurrenz tritt mit den Anfragemöglichkeiten, die wir den Zuhörern einräumen wollten. Es liegt dann am Gemeinderat, wie er das halten möchte.

Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid: Ich möchte versuchen, die beiden Fragen von StR Dr. Pokorny-Reitter und GR Mag. Fritz gleichzeitig zu beantworten. Es geht um die Frage der Anordnung einer direkten oder indirekten Sicherheitsmaßnahme, so wie es hier geschehen ist bzw. geschehen soll. Ministerialrat Zulinski hat bereits darauf hingewiesen, dass der § 141 Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes eine Bestimmung enthält, nach der Sicherheitsmaßnahmen angeordnet werden können. Auch im Fall der Stadt Innsbruck gab es im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zwei Expertenmeinungen, eine davon war, dass man hier diese

Sicherheitsmaßnahmen direkt anordnen kann. Ich bin, weil sie mich als Jurist fragen, so weit ich das Luftfahrtgesetz studiert habe, der Meinung, dass man es direkt anordnen könnte bzw. kann. Es gibt aber auch den zweiten Weg, der sich dann, wie es Ministerialrat Zulinski zuvor gesagt hat, auf die Ebene der Bewilligungen verlagert, indem man den § 141 Abs. 3 benützt, um den Auftrag zu erteilen, einen Antrag im Rahmen der Zivilflugplatzbewilligung zu stellen und das ist geschehen.

Wenn Sie den Bescheid ansehen, dann sagt der Bescheid, dass die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) einen Antrag zu stellen hat auf Einbeziehung des Pistenvorfeldes in das Flugplatzareal, und das ist materiell eine Änderung der Flugplatzbewilligung. Wie bereits ausgeführt wurde, erfolgt nun der zweite Schritt mit dem Bewilligungsbescheid, der auf den Antrag erfolgt. Es ist dies kein Präzisionsbescheid, aber mit dem Bewilligungsbescheid werden dann die sonst vielleicht möglichen direkten Sicherheitsmaßnahmen in Form von Auflagen und Bedingungen festgelegt, und das wird hier stattfinden.

Für GR Mag. Fritz bitte noch diese etwas überspitzt formulierte Frage, Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation), versus allgemeine Bestimmung, Verfassungsbestimmung, Umweltschutz. Ich glaube, das ist wirklich etwas überspitzt dargestellt. Ich darf zunächst einmal sagen, ich habe mich nicht auf Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) als Rechtsnorm berufen, aber das ist auch richtig angekommen. Ich habe es nur als Auslegungsbehelf für die fachliche Beurteilung oder Anwendung der österreichischen Normen, Zivilflugplatzverordnung gesehen und benützt gesehen.

Aber auch wenn man der Meinung ist, es gibt diesen ICAO (International Civil Aviation Organisation) Standard, der indirekt Einfluss auf unsere Sicherheitsnormen nimmt und man fragt, wie ist dieser Konflikt, der sich da auftut, zur allgemeinen generellen Norm des Umweltschutzes zu lösen, da muss ich sagen, hier fragen Sie mich zu viel. Es hat dies sicher im Verfahren Beachtung zu finden und ist im Zuge des Verfahrens zu beseitigen, denn diese Umweltschutznorm ist sicher eine österreichische Rechtsvorschrift, die auch anzuwenden ist, genauso wie § 35 Zivilflugplatzver-

ordnung im Verständnis der Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation)-Standard.

Bgm. DDr. van Staa: GR Mag. Fritz, Sie werden nicht vergessen, darauf Bezug zu nehmen, so wie ich die Bescheide kenne. Sie haben Ihnen diesbezüglich einen Tipp gegeben und sie werden in einem Nebensatz darauf Rücksicht nehmen.

Dipl.-Ing. Hanisch: Einige Fragen haben sich angehäuft. Eines kann Ihnen nachher Mag. Moritz besser beantworten. Die Innverlegung ohne ökologische Verbesserung ist ein Stichwort. Das für uns in der Verlegung des Inn maßgebliche Wasserrechtsgesetz sieht seit Jahren bereits den naturnahen Wasserbau als Vorgehensprinzip im Wasserbau vor und ich kann mir nicht vorstellen, dass eine Wasserrechtsbehörde einen positiven Bescheid über eine Planung erteilt, ohne die Berücksichtigung ökologischer Planungsgrundsätze und die entsprechende Berücksichtigung dieser ökologischen Anforderungen.

Die Kosten der Innverlegung im Wasserbau kalkulieren wir nicht mehr ohne Ökologie. Was die Kosten betrifft, so haben wir vor über zehn Jahren die erste Vorstudie zu diesem Thema gemacht und wenn man die Kosten, die wir damals ermittelt haben, hochrechnet, so kommt man auf Baukosten für die Flussverlegung von ATS 110 Mio, was ungefähr €8 Mio sind. Die Einlösekosten für Grundstücke sind hier nicht enthalten. Ich muss dazu sagen, es gibt noch keine Detailplanungen, das heißt, wir können noch nicht sagen, in welche Richtungen sich diese Kosten entwickeln. Für den Fall der Pistenvorfelderweiterung ist vor allem zu berücksichtigen, wo die Trasse dann wirklich in der Optimierung dieses gesamten Projektes liegt. Die Kosten sind den Detailplanungen vorbehalten, aus der ersten Studie resultieren die €8 Mio, die im Raum stehen.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht, aber auch schutzwasserwirtschaftlich und hochwasserschutzmäßig ist am Inn alles in Ordnung. Da gibt es keinen Handlungsbedarf. Der Handlungsbedarf ist eher in ökologischer Sicht gegeben. Was das Grundwasserfeld der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB) betrifft, so geht die Strömungsrichtung des Grundwassers natürlich parallel zum Inn flussabwärts. Je weiter ich mit dem Fluss vom Grundwasserfeld wegkomme, umso länger ist die Bewegung des allfälligen

Uferfiltrats zu den Brunnen hin. Tendenziell ist dies eine Verbesserung. Obwohl es beim Bau Beeinträchtigungen gibt, die man im Zuge der angesprochenen Beweissicherungen beobachtet, verfolgt, allenfalls mit temporären Maßnahmen in den Griff zu bekommen trachtet, ist jedoch tendenziell eine Verbesserung festzustellen.

Die Frage, warum nicht eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird, wenn man schon gewohnt ist, in einem umweltverträglichkeitsprüfungs-verwandtem Standard Projektunterlagen aufzubereiten, muss ich zum Teil an die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) weitergeben. Aber ich habe gelernt, dass nicht automatisch die Größe und der Umfang des Verfahrens die Qualität des Produkts erhöht. Das muss ich auch dazu sagen. Zu unserem Status als Planer, wie gesagt, wir haben bereits vor zehn Jahren im Auftrag der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) diese erste Studie durchgeführt und sind jetzt dabei, gemeinsam mit den Kollegen von der Ökologie in das Stadium der Projektdefinition einzutreten.

Nun noch zur Frage des Prallufers und zur Sicherung der Ökologie am Inn. Welchen Radius der Inn verträgt, ist eine weitere Frage der Detailplanung. Es gibt ein paar Stellen am Inn oberhalb und unterhalb der Stadt Innsbruck, wo die Radien bis auf 250 m hinuntergehen. Das sind annähernd natürlich anzutreffende Radien eines Flusses dieser Größenordnung, und dass dort massive Sicherungen notwendig sind, steht außer Zweifel. Was zudem außer Zweifel steht ist, dass man heute natürlich in der Lage ist und sehr wohl weiß, wie man solche Sicherungen "versteckt" unter einer ordentlichen Gestaltung, unter Heranziehung naturnaher Baumethoden mit Bepflanzungen, mit Weiden bzw. mit Flechtwerk. Anhand aller jüngeren Wasserbaustellen können Sie sich selbst ein Urteil darüber bilden, auf welchem Stand man diesbezüglich heutzutage ist.

Susanne Rynesch: Zu meiner Darstellung bezüglich dieser Qualität und der Erfordernisse der Beseitigung dieses Luftfahrthindernisses gab es eine Frage. Ich möchte dazu noch einmal sagen: Es ist ein Missverständnis, wenn man meint, ich hätte in dieser Angelegenheit einen Vorbehalt. Ich stellte fest, dass die Diskussion von Unklarheiten, Unsicherheiten und von Informationsmangel gekennzeichnet ist. Ich ging die rechtliche

Lage durch und wurde im Wesentlichen bestätigt. Es sind die Unsicherheiten evident, was jetzt in der Diskussion auch immer wieder herausgekommen ist.

Das einzig Neue an dieser Information ist für mich, dass sich möglicherweise die Auslegungspraxis des zuständigen Ministeriums oder der zuständigen Behörde in Folge der Änderungen bei der Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) auch ändern wird. Nur, diese Änderungen, die als unbestätigte Informationen im Raum stehen, hätte ich gerne im Spruch, in der Bescheidbegründung verankert. Es wird sich im Laufe des Verwaltungsverfahrens herausstellen müssen, wie dringend dieses Luftfahrthindernis ist bzw. welchen Stellenwert dieses Luftfahrthindernis hat und ob die Änderung so dringend erforderlich war oder nicht.

Im Übrigen habe ich mehrfach betont, dass ich nicht gegen die Hebung der Sicherheit, jedoch aber unbedingt für die Erfassung der Konsequenzen bin. Diese Konsequenzen sind das, was mich die Sache so miss-trauisch ansehen lassen, die drohenden Konsequenzen, wo keine Zahlen genannt werden, das ist aktuelle Stand der Diskussion. Es kostet viel Geld, die Kosten sind unklar, und niemand zahlt es. Wo soll das Geld dafür herkommen? Das ist nach wie vor eine offene Frage ... (Unruhe im Saal) ...

Bgm. DDr. van Staa: Da brauchen Sie sich keine Sorgen zu machen, wir haben da einen Zauberer. Im Zweifel nicht verzagen, Mag. Denz fragen. (Gelächter)

Susanne Rynesch: Ich bin nach wie vor der Meinung, dass man hier mit einer gut geführten gemeinsamen Konfliktlösung sehr schnell zum Ende der Diskussion kommt. So weit meine Ausführungen, wenn das ausreicht.

Hildegard Auer: Ich darf auf die Anfrage von GR Haller antworten. Die Frage ging in Richtung Dialogbereitschaft der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG). Darf ich bitte aus der Sicht der Anrainer ergänzen. Ich kann natürlich nicht darüber sprechen, wie die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) das sieht, aber wie wir das sehen, das möchte ich Ihnen sehr gerne schildern. Ein Dialog ist für mich ein Gespräch zwischen Partnern. Das heißt, jeder bringt etwas ein. Es gibt schon Gespräche, das

möchte ich gar nicht in Abrede stellen, nur, was zum Beispiel den Masterplan oder die Innverlegung betrifft, so würden wir uns wünschen, dass die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) auch an uns herantritt. In diesen Gesprächen die wir führen, präsentieren die Anrainer Problempunkte, es wird diskutiert, aber was uns in letzter Konsequenz fehlt, ist die Umsetzung.

Wir führen im Rahmen des Flughafen-Umweltforums sicher sehr sachliche Gespräche, wir haben immer wieder eine exzellente Gesprächsführung, aber wenn es ans Umsetzen geht, so gibt es keine Handhabe. Es wird zuerkannt, dass es Probleme gibt. Wir würden uns jedoch wünschen, dass die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) uns zum Beispiel kontaktiert, wenn der Fliegerverein die ultralights zulassen will. Davon erfahren wir erst in der Flughafen-Umweltforum-Sitzung und das ist mir zu spät. Das wäre ein Thema, wo man die Anrainervertreter über anstehende Maßnahmen bzw. Anliegen informieren, im Zuge eines Dialogs die Stellungnahme der Anrainervertreter einholen und mit ihnen das betreffende Thema, wie zum Beispiel den Masterplan, diskutieren sollte. Das verstehe ich unter einem Dialog und das vermisste ich einfach, wenn es um entscheidende Dinge wie um den Masterplan geht.

Der Masterplan war längst im Gemeinderat diskutiert, das heißt, er war öffentlich. Wir haben ihn nicht bekommen. Da entzieht man uns die Basis für den Dialog, den wir einfach brauchen und darum glaube ich, sind wir schon bereit, Gespräche zu führen. Es ist nicht so, dass wir sagen, für uns ist das alles erledigt und jetzt gehen wir in die Konfrontation, und machen uns einen Spaß daraus. Das ist es sicher nicht, sondern wir warten darauf, dass man uns Gespräche im Beisein einer neutralen Person anbietet. Ich mache hier keine Vorschläge, wie diese Gespräche zu bezeichnen sind, denn auch das kann man diskutieren. Auch das gehört zu einem Dialog, indem man sagt, ich habe ein Problem mit dieser Bezeichnung, ich will das so nicht bzw. ich will das in diesem Rahmen. Das verstehe ich unter einem Dialog. Es geht nicht immer nur um Sachthemen, sondern ganz generell darum, wie man miteinander umgeht, um einen Dialog zu Stande zu bringen.

Wir vermissen hier etwas, und ich würde meinen, dass die Po-

litik gefragt ist und sich erkundigt, was im Flughafen-Umweltforum gemacht wird, darüber Bescheid wissen will und Berichte darüber anfordert. Wir haben bereits einen Vertreter in der Stadt, aber dass zum Beispiel bei der Präsentation des Masterplans oder der Innverlegung einmal ein Anrainer reden darf, das wären so unsere Wünsche in Bezug auf Anerkennung und Dialog. Dann sind die Anrainer zufrieden und ich sage Ihnen, es wird dann weniger Konflikte geben und es wird nicht so hart gegeneinander gehen. Wir sehen das in anderen Bereichen, wenn sich die Leute wirklich zusammensetzen und ehrlich miteinander reden und unter Umständen noch jemand da ist, der sagt, jetzt setzen wir uns dieses Ziel und darauf arbeiten wir hin, dann sind beide zufrieden. Das wünschen wir uns und das stellen wir uns unter einem Dialog vor. Danke.

Dir. Mag. Falch: Bezüglich der Kosten des Pistenvorfeldes:

Die Kosten für das Pistenvorfeld wurden von der Planungsfirma Donau-Consult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber auf ATS 110 Mio, also €8 Mio geschätzt. Es kommen dann noch ungefähr zehn Hektar Grundeinlöse dazu, das heißt, laut Aussage des Landeskulturfonds bewegt sich das Ganze in der Größenordnung zwischen ATS 380,-- und ATS 550,-- pro m<sup>2</sup>, man kann summa summarum mit etwa ATS 150 Mio, wenn ich das in Schilling sagen darf, rechnen. Wer ist der Kostenträger? Das ist natürlich eine gute Frage, die bereits einige Male angeklungen ist. Ich möchte darauf eingehen, was Susanne Rynesch bzw. GR Mag. Fritz gesagt hat, nämlich dass dieser Betrag hereinverdient werden muss. Darauf baut sich meine Aussage auch auf. Wir, die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), kann das nicht. Wir könnten es schon verdienen, aber da müssen wir die gesamten Investitionen der nächsten Jahre, unter Umständen der nächsten Jahrzehnte, zurückstellen und können diese Qualität, die wir unseren Passagieren derzeit bieten, nicht mehr aufrecht erhalten.

Das heißt, wir haben uns die Sache natürlich nicht einfach gemacht, und es war auch der Wunsch der Gesellschafter der Generalversammlung, dass wir einen entsprechenden Finanzierungsvorschlag erarbeiten. Auf Basis des Flugverkehrs, den wir derzeit haben - wir gehen davon aus, dass sich auch in den nächsten Jahren hier nicht allzu viel ändern wird - haben unsere Berechnungen ergeben, dass die Tiroler Flughafenbetriebs-

gesmbH (TFG) voraussichtlich ein Drittel der Kosten - inklusive Fremdkapital - übernehmen kann. Das ist zunächst eine Diskussionsgrundlage, die wir eingebracht haben. Die Gesellschafter sind zu 50 % die Republik Österreich und zu je 25 % das Land Tirol und die Stadt Innsbruck. Es fällt uns zwar nicht leicht, aber wenn sich nichts Gravierendes ändert, so kann die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) voraussichtlich ein Drittel dieser Investitionssumme übernehmen und die restlichen zwei Drittel müssen aufgebracht werden. Das wäre zu den Fragen von StR Dr. Pokorny-Reitter.

Zu den Fragen von GR Hafele: Ein Flugaufkommen von 40.000 Flugbewegungen steht im Raum. Das stimmt natürlich. Das ist auch für einen Regionalflughafen keine Besorgnis erregende Zahl von Flugbewegungen, der Flughafen Bern, der seitens der Bürgerinitiative immer wieder als Vorbild dargestellt wurde, hat wesentlich mehr Flugbewegungen. Man muss differenzieren, welche Flugbewegungen das sind. Sind das Hubschrauberflüge, Flüge der General Aviation, Flüge einmotoriger Flugzeugtypen oder kommerzielle Flugbewegungen? Ich kann dazu sagen, dass wir am Flughafen Innsbruck im Linien- und Charterverkehr pro Jahr in etwa zwischen 13.000 und 15.000 Flugbewegungen haben, im Bedarfsverkehr haben wir zirka 5.000 Flugbewegungen und die restlichen 50 % der 40.000 Flugbewegungen sind Flugbewegungen der so genannten allgemeinen Luftfahrt der General Aviation, das heißt, das sind zum Großteil einmotorige Flugzeuge und natürlich ein Großteil davon von unseren heimischen Fliegerklubs.

Dazu möchte ich aber auch sagen, dass gerade diese Schulungsflüge, die immer wieder angesprochen werden, zwar in der letzten Zeit beachtlich gestiegen sind, da gibt es gar keine Debatte, aber die werden zum allergrößten Teil von sehr leisen Flugzeugen durchgeführt, zum Großteil oder zu einem sehr großen Teil von so genannten Motorseglern. Wenn man die Lärmemission von solchen Motorsportflugzeugen bzw. Motorseglern betrachtet, dann muss man sagen, dass auf der Kranebitter Allee sicherlich jedes Auto, das vorbeifährt, in etwa einen ähnlichen Lärmpegel verursacht wie diese superleisen Maschinen, die Motorsegler der Fliegerklubs.

Es sind einige Herren der Fliegerklubs heute anwesend, die könnten dazu sicherlich Stellung nehmen. Ich kann nur eines sagen, es sind 20.000 Flugbewegungen der General Aviation, der Allgemeinen Luftfahrt, das klingt auch recht hoch, aber die Lärmemission, die dadurch verursacht wird, ist relativ gering. Man kann natürlich sagen, alles, was fliegt, erzeugt Lärm, aber man muss schon differenzieren, ob das ein Charterflugzeug, ein Linienflugzeug oder ob es ein Flugzeug der Allgemeinen Luftfahrt ist. Eines ist klar, insgesamt kommt es zu zirka 40.000 Flugbewegungen pro Jahr. So viel zu GR Hafele.

GR Haller, vielen Dank für die Blumen, was die Vorreiterrolle in Europa anbelangt. Es stimmt, in Bezug auf Lärmemission spielen wir eine Vorreiterrolle in ganz Europa. Wir haben auch die schärfste Betriebszeitenregelung aller österreichischen Flughäfen. Wir waren auch die Ersten, die ein Umweltmanagementsystem auf einem Flughafen eingeführt haben. Was die Kapazitätsausweitung unter den derzeitigen Möglichkeiten betrifft, muss ich natürlich dazu sagen, dass unter den derzeitigen Möglichkeiten die Kapazitäten selbstverständlich ausgeweitet werden könnten, da gibt es gar keine Debatte. Von unserer Seite wird das gewaltig forciert, wir haben zwar unter der Woche von Montag bis Freitag einen sehr beschränkten Flugverkehr, wir würden uns wünschen, dass selektiv hier und dort noch mehr auf uns zukommt, speziell, was den Linienverkehr anbelangt.

Ich habe ich bereits betont, dass am Samstag von uns aus ein Plafond eingezogen wurde, aber wie gesagt, eine Kapazitätsausweitung unter den derzeitigen Möglichkeiten wäre klarerweise machbar, wobei unser Unternehmensziel bzw. in unseren Unternehmensleitlinien ganz klar festgelegt ist, dass sich der Flugverkehr am Flughafen Innsbruck nach dem orientiert, was unsere Region an Flugverkehr benötigt. Eine Ausweitung erfolgt bei uns nur selektiv, das heißt, wir überlegen uns ganz genau, wo wir den Hebel ansetzen und welche Destination unter Umständen neu ins Programm genommen wird. So viel dazu.

Zu GR Mag. Fritz bezüglich der Umweltverträglichkeitsprüfung: Sie haben gefragt, was den Flughafen Innsbruck daran hindert, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen zu lassen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung haben wir uns seriös angesehen. Uns wurde von Experten

eindeutig mitgeteilt, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung am Flughafen für diese Maßnahme nicht erforderlich ist, weil es sich hier um keine Betriebserweiterung handelt. Es ist dies keine Betriebserweiterung, sondern es ist eine Sicherheitsmaßnahme und für diese Art Sicherheitsmaßnahme ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Darüber hinaus muss man auch noch sagen, dass dieses Projekt selbstverständlich nur in Angriff genommen wird, wenn alle wasserrechtlichen und auch naturschutzrechtlichen Fragen positiv abgeklärt sind.

Sie haben auch das "Nie und nimmer", das der Herr Bürgermeister und ich gesagt haben, erwähnt. Ich möchte dieses "Nie und nimmer" auf die Frage von Susanne Rynesch bezogen haben, ob diese Investition hereinverdient werden muss. Ich habe gemeint, dass wir jetzt zusätzlich Flugverkehr nach Innsbruck ziehen müssen, um diese Maßnahme finanzieren zu können. Wir gehen nicht davon aus, dass wir jetzt überall akquirieren und die Salzburger, die Südtiroler usw. alle zu uns holen, damit wir diese Innverlegung finanzieren können. Das ist nicht der Fall.

Wir sind bei diesem Finanzierungsentwurf davon ausgegangen, dass wir auch in den nächsten Jahren ein ähnliches Passagier- bzw. Bewegungsaufkommen haben werden, wie wir es derzeit am Flughafen Innsbruck haben. Was den Spruch im Bescheid anbelangt, so möchte ich auch dazu noch sagen, dass gegen Ende des Spruchs zu lesen ist, dass durch diese Maßnahme alle internationalen Erfordernisse erfüllt werden könnten. Vielen Dank.

Ministerialrat Dr. Zulinski: Ich möchte auf die Fragen von StR Dr. Pokorny-Reitter und von GR Mag. Fritz reagieren, die sich zum Teil ja gedeckt haben. Die erste Frage betreffend des Bescheides und des § 141 im Luftfahrtgesetz hat bereits Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Elmar Schmid vom Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) beantwortet. Was die Motive meiner Kollegen betrifft, diesen indirekten Weg zu wählen, dazu kann ich Ihnen jetzt natürlich nichts sagen. Das werde ich an Ministerialrat Dr. Karl Prachner bzw. an Mag. Hackl, der diesen Bescheid als Sachbearbeiter abgezeichnet hat und Ihnen die Antwort geben kann, weiterleiten.

Die spekulative Frage von StR Dr. Pokorny-Reitter, was passiert, wenn die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) bei der mündlichen Verhandlung oder im Laufe des Jahres zurückzieht, ist hypothetisch und schwierig zu beantworten. Ich würde aber meinen, in diesem Fall könnte sich die zuständige Behörde durchaus genötigt sehen, auf den direkten Weg, auf § 141 im Luftfahrtgesetz, zurückzugreifen. Ich sehe auch keine andere Möglichkeit. Das ist jetzt, wie gesagt, sehr hypothetisch und es ist natürlich gefährlich, sich dazu zu äußern.

Das Nächste war das Bundesgesetz bezüglich eines umfassenden Umweltschutzes. Ich möchte Ihnen vielleicht noch aus der Verwaltungspraxis aus dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sagen, jede Behörde vollzieht diejenigen Gesetze und Verordnungen, wo es eine entsprechende Vollzugsklausel für den zuständigen Minister gibt. Das heißt, die Luftfahrtbehörde vollzieht immer nur Luftfahrtgesetze und -verordnungen, nimmt aber keinen Einblick in andere Gesetzesmaterien. Dies geschieht im Rahmen des Begutachtungsverfahrens. Wenn ein Verordnungsentwurf, ein Gesetzesentwurf herausgegeben wird, dann hat das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Gelegenheit, dazu Stellung zu nehmen.

Bei einem Bescheid gibt es natürlich kein Begutachtungsverfahren, das sind natürlich neuere rechtliche Entwicklungen, so genannte Querschnittsmaterien, die natürlich die Verwaltungstätigkeiten erschweren. Jetzt müssten wir theoretisch damit beginnen, die gesamte Gesetzesmaterie durchzusehen, ob da etwas enthalten ist, was für das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie von Belang ist.

(GR Mag. Fritz: Dass dies verfassungsgemäß so sein muss, ist aber nicht ganz neu.)

... Natürlich nicht. Es ist mir bewusst, dass das zu vollziehen ist, aber ich sage Ihnen nur, es ist nicht so einfach. Es war auch für mich durchaus interessant, weil mir das, ehrlich gesagt, bisher nicht so richtig präsent war. Ich werde Ihre Frage an meine Kollegen weiterleiten und sie diesbezüglich befragen, kann Ihnen auch hier keine Antwort geben.

Hingegen, was die lärmabhängigen Gebühren betrifft, kann ich Ihnen antworten. Seit Anfang des Jahres gibt es tatsächlich einen Richt-

linienvorschlag der EU-Kommission. Es findet am 12.7.2002 unter der dänischen Präsidentschaft die erste Arbeitsgruppensitzung in Brüssel statt und ich hoffe, dass ich auch dabei sein werde. Ich habe den Richtlinien-Entwurf durchgelesen, der, wie ich meine, von Österreich unterstützt werden kann, und sicher auch unterstützt wird. Es ist aber sehr schwierig zu beurteilen, auf welches Echo dieser Entwurf in Brüssel stoßen wird. Das kann ich Ihnen dann am 13.7.2002 sagen. Die dänische Präsidentschaft ist auf diesem Gebiet sehr ambitioniert, meines Wissens sind die Skandinavier gemeinsam mit den Holländern Vorreiter auf dem Gebiet des Umweltschutzes und haben großes Interesse daran.

Ich könnte mir vorstellen, dass sie die Absicht haben, dies bis zum Ministerrat des Bundesministeriums für Verkehr, Technologie und Innovation im Dezember in erster Lesung durchzubringen. Dann kann man damit rechnen, dass im Laufe des nächsten Jahres die Richtlinie verabschiedet wird, das Europäische Parlament muss ja auch zustimmen, bis das dann natürlich innerstaatlich umgesetzt wird, dauert es wieder ein halbes bzw. ein drei viertel Jahr. Realistisch gesehen muss man damit rechnen, dass es dann im Jahr 2004 soweit ist.

Ich wollte bereits zuvor auf die Äußerung des Herrn Bürgermeisters reagieren und möchte darauf hinweisen, so schlimm steht es rechtlich nicht für die lärmheblichen Gebühren. Die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) sieht in den Empfehlungen die Möglichkeit, lärmabhängige Gebühren einzuheben, durchaus vor. Es gibt auch einige Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation)-Mitgliedsstaaten, ich möchte auf die Niederlande verweisen und auf die Situation am Flughafen Schiphol in Amsterdam, wo schon seit Jahren lärmabhängige Gebühren eingehoben werden. Das ist ohne weiteres möglich, wenn man diese Vorgaben beachtet.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass es in Österreich auf einigen Flughäfen bereits gewisse Ansätze von lärmabhängigen Gebühren gegeben hat und zwar als Österreich noch von den Chapter II Flugzeugen angefliegen wurde, waren für Chapter II Flugzeuge auf einigen Flughäfen erhöhte Landegebühren zu entrichten. Das ist mittlerweile gegenstandslos

geworden, aber es gab damals keinen Widerstand gegen die Einführung solcher Gebühren, schon gar nicht von unserem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Für diesen Bereich bin ich zuständig, und ich bin der Meinung, solche Anträge würden sicher auch im zuständigen Ministerium auf Sympathie stoßen.

Dann vielleicht noch zu den Kosten. Das ist natürlich auch eine sehr interessante Frage und wir werden mit den Flughafen-Direktoren am 24. oder am 26.7.2002 Konsultationen über die zukünftige Gestaltung der Flughafentarife der österreichischen Bundesländerflughäfen durchführen. Es gibt hier einen Aspekt, inwieweit Kosten auf die Benutzer überwältzt werden können, wenn dies auf Grund behördlicher Auflagen erfolgt. Wir als Luftfahrtbehörde müssen natürlich immer einen Interessensausgleich zwischen den Flughafen Betriebsgesellschaften und den Benutzern durchführen. Das ist in Innsbruck in erster Linie die Tyrolean Airways, die Tiroler Luftfahrt AG bzw. die AUA-Gruppe.

Wir haben da natürlich Sorge, dass zu viele Kosten dann 1 : 1 auf die Benutzer überwältzt werden. Das ist ein Grund der ständigen Auseinandersetzung mit dem Flughafen und unsere Arbeit wird natürlich durch diese Entwicklung nicht leichter werden. Ich weiß nicht, was hier herauskommen wird, aber eines kann ich bereits sagen: Meiner Meinung nach ist vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ein Kostenbeitrag zu diesen ATS 150 Mio äußerst unwahrscheinlich. Ich darf nur auf den Fall der Schengen-Kosten verweisen, wo der Flughafen Schwechat in Wien dazu verdonnert wurde, die vollen Kosten zu übernehmen und keine Möglichkeit hatte, auf die Flughafentarife zu überwälzen. Das hat vor den Höchstgerichten gehalten. Da ist Pessimismus angesagt. Ich glaube, ich habe Ihre Fragen beantwortet. Danke.

Mag. Moritz: Es waren drei Fragenkomplexe von StR Dr. Pokorny-Reitter, GR Haller und GR Mag. Fritz, die ich jetzt unter einem Mal beantworten möchte, weil sie zum Teil übergreifend sind. Beginnen möchte ich mit der Frage von GR Mag. Fritz, auf welcher Grundlage man relativ detaillierte Vorstellungen bereits hat. Hier kann ich nur sagen, dass dies der Stand der Technik ist. Wir führen seit zehn Jahren beinahe ausschließlich Begleitplanungen dieser Art durch. Ich möchte daher auf die

bereits fertig gestellten und umgesetzten Projekte verweisen und hier vielleicht gerade zwei oder drei Projekte namentlich anführen: Die Großarche wurde bereits angesprochen.

Um Ihnen eine Vorstellung zu geben, in welcher Größenordnung sich das abspielt, möchte ich Ihnen sagen, dass für fünf Kilometer Flussstrecke ein Volumen von über ATS 200 Mio benötigt wird. Ein zweites großes Projekt wäre die Vils, die sich im Außerfern befindet und derzeit in Bau ist. Sie umfasst ein Volumen von ATS 50 Mio auf einer Länge von über zwei Kilometer. Gerade zur Vils möchte ich anmerken, dass dies Projekte sind, die auch in der Europäischen Union Anerkennung finden. Es handelt sich hier um das umfangreichste Lifeprojekt, das von der Europäischen Union jemals vergeben und gefördert wurde bzw. wird. Da ich auch der Koordinator des Lifeprojektes im Außerfern bin, habe ich einen relativ guten Überblick darüber, was hier passiert. Man kann die Entwicklung der letzten Jahre zusammenfassen, in dem man sagt, einen Flussbau bzw. eine Renaturierung in dieser Größenordnung ohne Platzangebot durchzuführen, ist einfach nicht möglich. Wenn ich keinen Platz habe, kann auch ein sehr guter Ökologe keine wesentliche Verbesserung herbeiführen. Umgekehrt, wenn ich genügend Platz habe, kann man, überspitzt gesagt, fast nichts falsch machen.

Auf den Inn trifft das nicht ganz zu, weil wir hier mit dem Schwellbetrieb sehr konkrete Probleme haben, auf die man im Detail eingehen muss, was jedoch alles vom Platzbedarf abhängt. Hier leite ich gleich über zur Frage von StR Dr. Pokorny-Reitter, was passiert, wenn der Inn nur verdrängt wird.

Zur Entstehungsgeschichte möchte ich kurz noch erwähnen, dass für mich die Voraussetzung, in das Projekt einzusteigen bzw. mitzuarbeiten, die Durchführung von Verbesserungen war. Ich mache es nicht anders, wenn eine Verbesserung nicht gelingt, oder wenn dies nicht angedacht wird. Das ist der Stand der Technik und ich glaube, Dir. Mag. Falch kann bestätigen, dass bereits in den ersten Gesprächen klar formuliert wurde, dass dieses Projekt ökologisch nur dann vertretbar ist, wenn es auch gelingt, Verbesserungen herbeizuführen. Was passiert, wenn dies nicht gelingt? Auch das ist, wie bereits angesprochen, im Rahmen des Möglichen.

Wir benötigen Platz, um entsprechende Verbesserungen durchführen zu können. Es ist mir bisher kein einziger Fall bekannt, wo jemand enteignet wurde, damit eine ökologische Maßnahme durchgeführt werden konnte und ich gehe nicht davon aus, dass dies hier erstmals der Fall sein wird.

Wenn alle Stricke reißen und der Inn nur verdrängt wird, dann werden Sie dies einfach im Projekt nachlesen können. Ein wesentlicher Punkt ist ganz einfach der, dass im Zuge des Projektes eine Bilanz erstellt wird und wenn keine Verbesserung möglich ist, dann ist dies auch so vermerkt. Im Zuge des weiteren Verfahrensweges ist es dem Wasserrechts- oder Naturschutzjuristen überlassen, wie er das bewertet. Nun zur Frage der harten Verbauung bei der Autobahn: Eine harte Verbauung ist durchaus möglich und hängt von der Entwicklung des Projektes ab, jedoch sind wir noch nicht so weit in den Detailüberlegungen. Wesentlich ist auch, dass man da eine relativ harte Steinschichtung verwenden muss.

Es ist nicht möglich, überall ausschließlich Verbesserungen zu erzielen, in diesem Zusammenhang ist es wichtig, solche Maßnahmen auch über das technische Projektgebiet hinaus auszudehnen. Das heißt, wenn ich an einem Platz eine Zwangsstelle habe, dann geht es hier nicht, und ich muss dann anderswo, zum Beispiel am Projekttrand, versuchen, die benötigten Flächen zu beanspruchen und dort zu erhalten, wo dies möglich ist. Entscheidend ist für mich die Bilanz, was unter dem Strich herauskommt. Machen Sie sich keine Illusionen, während der Bauphase sieht das Gebiet zwischen Kranebitter Allee, Innbrücke und Axamer Bach wahrscheinlich wie eine Mondlandschaft aus. Das ist bei derart massiven Eingriffen unvermeidbar, entscheidend ist jedoch die mittel- und langfristige Entwicklung. Hier besteht durchaus die Chance, Verbesserungen für Fauna und Flora zu erreichen, um zur Frage von GR Haller überzuleiten.

Da auch die Frage nach dem Handlungsbedarf aufgeworfen wurde, möchte ich kurz auf die fischökologische Studie Inn 2000 verweisen, die vor zwei Wochen mit relativ großem Aufwand präsentiert wurde. Eine Studie des Institutes für Bodenkultur, die vor über zehn Jahren am Inn durchgeführt wurde, belegte den sehr schlechten fischökologischen Zustand. Wenn man die Ergebnisse der neuen Studie zusammenfasst, kann man sagen, dass sich die Situation seitdem noch verschlechtert hat. Die Be-

standsichten, die ohnehin bereits am unteren Limit waren, sind noch weiter zurückgegangen und das führte zu einer weiteren Verschiebung im Artenspektrum zu Gunsten nicht heimischer Arten, wie zum Beispiel der Regenbogenforelle. Man kann sagen, dass der Handlungsbedarf aus ökologischer Sicht zunehmend wächst.

Nun noch ein Wort zum Tempo, in dem solche Verschlechterungen passieren. Das ist ganz tückisch. Es ist so, dass jeder ältere Fischer und vielleicht manche der Anwesenden sich noch daran erinnern, dass es früher besser war. Auch ich weiß noch, dass man damals in Seitenbächen Arten finden konnte, die es heute nicht mehr gibt. Das Tückische daran ist, dass die Geschwindigkeit, mit der solche Verschlechterungen erfolgen, so langsam ist, dass dieser Vorgang niemandem direkt vor Augen geführt wird. Wenn man einen Fluss jeden Tag sieht, fallen Veränderungen kaum auf. Hingegen, wenn Sie einen Fluss vor 20 Jahren gesehen haben und erst heute wieder, sind Veränderungen für Sie deutlich sichtbar. Handlungsbedarf ist gegeben und die Chancen, etwas zu bewirken, sind auch vorhanden.

Folgendes Beispiel führt wieder zu GR Mag. Fritz und seiner Frage nach den Krümmungsradien. Die einzige mir bekannte Stelle am Inn, wo es noch ein Vorkommen der deutschen Tamariske gibt, ist bei Pettnau im Oberland. Die Tamariske ist eine hochspezialisierte Flusspflanze und gerade jene Randbedingungen, die an dieser Stelle gegeben sind, hätten wir mit den derzeit im Raum stehenden bzw. möglichen Krümmungsradien auch. Ich sage nicht, dass es mit dieser Vorgangsweise gelingt, diese spezielle Flusspflanze hier anzusiedeln, aber man hat wirklich die Möglichkeit, solche Strukturen gezielt zu schaffen und die Voraussetzungen, um das entsprechend zu bemessen, sind gegeben.

Sie brauchen keine Befürchtungen zu haben, dass dem Projekt ein "grünes Mäntelchen" umgehängt wird. Sollte es nicht möglich sein, Verbesserungen durchzuführen, so wird dies auch in entsprechender Form im Projekt zu lesen sein. Diese Vorgangsweise ist für Sie sehr gut nachvollziehbar, indem Sie Flächen und Längen selbst abmessen. Man würde dem Projekt absolut nichts Gutes tun, wenn zwar vermerkt wird, das Projekt stellt eine Verbesserung dar, während in Wirklichkeit entsprechende Flächen bzw. andere wichtige Faktoren fehlen. Die Sorge ist unbegründet,

aber ich weiß, es klingt immer seltsam, wenn der Projektant so etwas sagt. In diesem Fall würde ich einfach bitten, bei der Bundeswasserbauverwaltung, bzw. bei einer anderen objektiven Auftraggeberseite bezüglich der bestehenden Projekte, wo wir auch an der Planung beteiligt waren, nachzufragen. Es entspricht heute dem Stand der Technik und des Wissens, solche Projekte auch in ökologischer Hinsicht zufrieden stellend auszuführen. Danke.

Dipl. Ing. Rupert Amann: Ich möchte nur etwas zur Innverlegung und Renaturierung sagen. Ich habe mit dem zuständigen Sektionschef des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gesprochen. Der Bund ist daran interessiert und bereit, zusätzlich zu den Maßnahmen, welche die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft (TFG) benötigt, um das Vorfeld zu schaffen, auch noch Grundflächen abzulösen bzw. auch Retentionsflächen zu schaffen, die dann auch dem Hochwasserschutz der Stadt Innsbruck zugute kommen. Natürlich wird der Bund sich auch finanziell entsprechend beteiligen. Zu Ihrer Frage der Vorfeldverlängerung oder der Pistenverkürzung kann ich Ihnen sagen, die Herren der Obersten Zivilluftfahrtbehörde haben uns bereits einige Male die Rute ins Fenster gestellt. Es gibt nur diese Alternative. Sollten wir nicht in der Lage sein, ein entsprechendes Pistenvorfeld zu schaffen, dann wird man uns eine Pistenverkürzung aufoktroyieren. Das ist ziemlich sicher.

Zur Frage des GR Haller bezüglich des Handlungsbedarfs beim Grundwasser: Im Rahmen der Beweissicherung für die Erstellung dieses Projektes werden selbstverständlich die Grundwasserbrunnen der Stadt Innsbruck genau unter die Lupe genommen und auch genaue Messungen durchgeführt. Es ist natürlich möglich, dass im Rahmen der Innverlegung temporäre Beeinträchtigungen der Grundwasserströmung stattfinden. Da wird man sich auch um entsprechende Ersatzwasserversorgungen bemühen, das wird jedoch alles im Rahmen der wasserrechtlichen Verhandlung geregelt werden und es ist sicher so, dass keinerlei Schäden für die Stadt Innsbruck entstehen werden.

Prof. Dr. Psenner: Ich möchte auf die Fragen von StR Dr. Pokorny-Reitter, GR Haller und GR Mag. Fritz antworten, kann mich jedoch sehr kurz fassen, weil Mag. Moritz das bereits sehr gut gemacht hat.

Pointiert gesprochen, das ist nicht sarkastisch gemeint, ist die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) eine ökologische Einrichtung. Sie setzen sich in ein Flugzeug, und nach fünf bis zehn Stunden haben Sie bereits die Chance, einmal einen richtigen Fluss zu sehen. Das ist eine tolle Sache.

Jetzt zur Frage von StR Dr. Pokorny-Reitter: Mit Renaturierung ist, wie wir gehört haben, eine Aufweitung, das Einbeziehen von Flächen und von Zubringern, sowie eine Vielfalt von Lebensräumen gemeint. Natürlich wäre es schön, wenn die Renaturierung am Inn durchgeführt werden könnte. Es geht nicht um riesige Strecken, sondern es geht um einen Kilometer. Wenn man das Flughafenvorfeld, die Sicherheitszone nicht benötigen würde, so wäre alles leichter machbar. Nun aber ist es - wie auch von GR Mag. Fritz erwähnt - notwendig, den Inn zwischen Autobahn und diesem erweiterten Vorfeld "einzuzwickeln". Das bedeutet, dass man hier möglicherweise hart verbauen muss und dass es einige Probleme zu lösen gibt. Das heißt, auf der ersten Hälfte dieses Kilometers wird es nicht besser werden, auf der zweiten Hälfte hingegen sollte es wesentlich besser werden und das ist es wahrscheinlich wert, das Risiko einzugehen. Ich denke, die Arge Limnologie, angewandte Gewässerökologie GesmbH, ist nicht die einzige Firma, die auf diesem Gebiet arbeitet, es gibt hier einen sehr harten Konkurrenzkampf. Man braucht sich keine Sorgen darüber zu machen, dass es hier zu einer Monopolstellung kommt.

Zur Frage von GR Haller bezüglich des Bedarfs kann ich nur sagen: Wenn wir mit dem jetzigen Zustand des Inn zufrieden sind, mit dem Zubringer, den Fischen usw. dann ist natürlich kein Bedarf gegeben. Ich bin jedoch der Meinung, wenn man sich nur ein bisschen mit der Materie beschäftigt und das liest, was es zurzeit darüber zu lesen gibt, dann kann man nur sagen, es besteht allerhöchster Bedarf, die entsprechenden Maßnahmen durchzuführen. Danke.

Ing. Wieser: Zur Frage von StR Dr. Pokorny-Reitter, welche Flugzeugtypen bei einer Reduzierung der Landestrecke betroffen wären, muss man unterscheiden zwischen dem regelmäßigen Flugverkehr, wo auch die Tagesrandzeiten betroffen sind und mit schlechteren Wetterbedingungen und Dunkelheit zu rechnen ist. Hier sind ohnehin bereits Einschränkungen gegeben, und die würden sich durch eine verkürzte Piste e-

ben speziell auf den Canadair Jet noch massiver auswirken, aber auch auf die Dash 8 und auf die Dornier. Ich würde die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) bitten, die Frage nach den Kosten bzw. nach den Verlusten, die dadurch entstehen würden, zu beantworten.

Im Charterverkehr ist man von der Zeitenlage nicht so sehr an den Tagesrand gebunden und daher auch nicht in diesem Maße wetterabhängig. Das heißt, es wären Einschränkungen nicht in diesem Maße, aber doch auch massiv, gegeben. Speziell die Flugzeuge Air Bus 321 und eine Boing 737 - 800 wären nicht mehr sinnvoll zu betreiben - ich spreche hier von Zuladebeschränkungen von ungefähr acht bis zehn Tonnen, also um rund 100 Passagiere weniger, wie das Flugzeug fassen kann, und ich glaube nicht, dass sich ein Veranstalter bzw. eine Fluggesellschaft dann noch die Mühe machen würde, den Flughafen Innsbruck anzufliegen. Auch die PR 146 wäre massiv betroffen.

Speziell Gesellschaften, die Innsbruck anfliegen, wie Skandinavische, aber auch Englische und selbst Österreichische Fluggesellschaften betreiben diese Flugzeuge in einer relativ großen Zahl, ich denke, die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) kann hier entsprechende Zahlen vorweisen. Sie haben noch eine Frage gestellt betreffend der verlautbarten Distanzen bzw. wie es sich verhält, dass die Piste jetzt und dann 2000 m betragen würde. Man muss unterscheiden, die Piste hat ein bestimmtes Maß und in Abhängigkeit von ihrer Lage und der Hindernissituation werden dann bestimmte verlautbarte Strecken ausgewiesen. Diese verlautbarten Strecken unterteilt man wiederum in Abschnitte für den Start und für die Landung. Bei der Landung würde uns die "runway end safety area" - wenn das Flugzeug über die Stadt hereinkommt - im Westen abgehen, das heißt, die verfügbare Landestrecke müsste um das fehlende Maß, also auf 1880 m, reduziert werden, und dieser Umstand würde uns das Problem bereiten.

Wenn wir den Inn verdrängen, dann bleibt das Pistenende so, wie es jetzt ist, und man hätte die 2000 m, so wie dies jetzt der Fall ist, als Landedistanz zur Verfügung und im Anschluss an die 2000 m den grünen Bereich, die Wiese ...

(StR Dr. Pokorny-Reitter: Das sind dann aber 1900 m, mit der Vorverle-

gung.)

... Nein, ich spreche von der Landung über die Stadt herein, da haben wir 2000 m. Sie haben Recht, bei der Landung vom Westen, also von der Marktgemeinde Völs herein, haben wir auf Grund des Inn bzw. des Inndammes - das beantwortet gleichzeitig auch die Fragen von GR Hafele und GR Haller - der auch nachweislich durch Kennzeichnung ein Hindernis ist, eine versetzte Schwelle um 103 m und daher nur 1897 m als verfügbare Landestrecke.

Jetzt werden sich vielleicht viele der anwesenden Zuhörer fragen, warum dies jetzt hier funktioniert: Es funktioniert ganz einfach aus dem Grund, da im Normalfall bis zu zehn Knoten diese 2000 m zur Verfügung stehen und mit diesen 2000 m auch bei 10 Knoten Rückenwind noch das Auslangen gefunden werden kann. Auf der anderen Seite haben wir nur 1897 m, die von den Piloten nur dann verwendet werden, wenn der Rückenwind auf der einen Seite zu groß wird. Dann hat er durch den Gegenwind auf der anderen Seite den Vorteil, dass er in den Wind hineinlanden kann, und somit nicht zu viel Strecke benötigt. Wenn man jetzt auf der anderen Seite auch noch einmal auf 1880 m reduziert, dann haben wir auf beiden Seiten das reduzierte Problem, und dann wirklich Flugzeugtypen, die damit nicht mehr das Auslangen finden.

Die Frage des GR Hafele zur Anflugfläche ist damit in gewisser Weise auch beantwortet. Wir haben die Schwelle des Inndammes als Hindernis entsprechend der Anflugfläche, die 2 % beträgt, versetzt. Zusätzlich wäre noch zu sagen, wenn Hindernisse die Anflugfläche durchragen, sind sie entsprechend zu kennzeichnen bzw. zu befeuern, was auf beiden Seiten, also sowohl über der Stadt, als auch im Westen des Flugplatzes, passiert ist. Die entsprechenden Sicherheitsfreiflächen im Flugbetrieb sind ohnehin gegeben, auf Grund der Tatsache, die ich zuvor bereits GR Mag. Schwarzl betreffend der Sichtanflughilfen erklärt habe, welche auf 3,5 Grad festgelegt sind. Das sind also 2,5 Grad höher wie die Anflugfläche selbst, der optische Gleitweg ist ohnehin mit 3,8 Grad festgelegt.

Zur Frage des GR Haller zusätzlich noch betreffend des Pistenvorfeldes insgesamt: Alle Statistiken der Flight Safety Foundation, warum 60 Meter nicht genügen, warum es genau so und so viel Meter sind,

sind dahingehend ausgewertet, dass ein Großteil der Unfälle, die bei Startabbruch oder bei einem Zu weit Kommen von Landungen passieren, im unmittelbaren Pistenbereich, in einem Abstand von 50 - 100 m passieren. Diese Statistik gibt Auskunft über die Art der Unfälle, die passieren. Es handelt sich hier um eine Auswertung, die über einen Zeitraum von 20 Jahren erfolgt ist, und hier liegt auch der Grund für die Änderung der Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation).

GR Mag. Kogler: Ich möchte gleich bei Ing. Wieser von der Austro Control GesmbH mit dem An- bzw. Abflugverfahren anknüpfen. Ing. Wieser hat uns heute bereits den wirtschaftlichen und den Sicherheitsaspekt bei einer möglichen Variante der Verkürzung der Piste gut geschildert. Ich wollte nur fragen, ob dies auch in seinen eigenen Erwägungen eine Rolle spielt. Habe ich eine kürzere Piste, muss ich auch mehr Schubleistung beim Flugzeug erwirken, das heißt, ich habe mehr Lärm und auch mehr Emissionen auf dieser Seite.

Dies ist ein Aspekt in Richtung Umwelt- und Lärmverträglichkeit. Im Sichtflugbereich ist es so, dass viele Flugzeuge relativ hoch über die Stadt kommen und erst dann im letzten Bereich den Gleitflug relativ steil wählen im Hinblick auf eine Lärmreduktion bzw. um einen "Sicherheitspolster" zu den Häusern bzw. zur Stadt zu haben. Wird die Piste verkürzt, müsste ein flacherer Anflugwinkel gewählt werden, auch dies betrifft die Umwelt- bzw. die Sicherheitsfrage.

Zu den Aussagen von Hildegard Auer und Susanne Rynesch: Ich habe mir hier etwas herausgesucht, das aus dem Jahre 1989 stammt, das war noch vor Beginn der Diskussion betreffend des Aspektes der Sicherheitszonen des Flughafens Innsbruck. Bezüglich einer möglichen Verlegung des Inn haben wir bereits im Jahre 1990 diskutiert, wo Sie in einer Aussendung schreiben, dass der Flughafen Innsbruck nicht den internationalen Vorschriften entsprechen würde. Der Innsbrucker Flughafen habe zwar internationalen Flugverkehr, die international vorgeschriebene Sicherheitszone würde jedoch bei weitem nicht eingehalten. Inwieweit verabschieden Sie sich in dieser Diskussion von dem von der Initiative Lebensraum Kranebitten herausgegebenen Schreiben?

Nun noch zu Susanne Rynesch, Sie haben von der "Todesfalle Inndamm" gesprochen und die Tatsache in den Raum gestellt, dass diese Bezeichnung des Öfteren verwendet würde. Ich möchte Sie um Auskunft darüber bitten, woher Sie dieses Zitat haben bzw. wer es verwendet hat. Danke.

Vizebürgermeister Kathrein: (Marktgemeinde Völs) Herr Bürgermeister, geschätzte Experten, sehr geehrte Damen und Herren, ich war bei der Sitzung des Gemeinderates am 28.2.2002, als dieses Thema behandelt wurde, anwesend. Damals wurde im Zuge der Innverbauung das Wort "Vogelparadies" strapaziert, nachdem Dir. Mag. Falch meinte, Vögel und Flugzeuge würden sich nicht gut vertragen. Mir ist klar, dass die Limnobien bei diesem Projekt feuchte Augen bekommen und eine Renaturierung befürworten. Ich wollte Prof. Dr. Psenner fragen, was er unter einer "harten Verbauung" versteht. Mag. Moritz hat bereits erklärt, dass hier mit Steinschichtungen verbaut wird.

Eine Frage habe ich im Zusammenhang mit der Innverlegung bzw. mit der Innverbauung. Neben den Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt hat diese Innverlegung auch Auswirkungen auf den Gefahrenzonenplan der Marktgemeinde Völs. Es wird der Inn relativ weit an das Wohngebiet herangeführt. Ich möchte sagen, dass dieses Problem sehr emotional gesehen wird. Warum muss Gemeindegebiet der Marktgemeinde Völs herhalten für die Verbauung bzw. für die Ausdehnung des Innsbrucker Flughafens? Man kann sagen, es geht um den Tiroler Flughafen, trotzdem gibt es hier Emotionen in der Marktgemeinde Völs.

Ich möchte auf zwei Fragen, die StR Mag. Schwarzl am 28.2.2002 gestellt hat, welche aber damals nicht beantwortet wurden, zurückkommen. StR Mag. Schwarzl fragte damals, ob im Zuge einer Innverlegung eine Verlegung der Gemeindegrenze vorgesehen wäre und ob dies im Aufsichtsrat besprochen wurde. Die zweite Frage betraf eine Beteiligung der Marktgemeinde Völs an der Kommunalabgabe. Diese beiden Fragen wurden damals nicht beantwortet, vielleicht kann man diese offenen Fragen heute klären bzw. beantworten.

Bezüglich der Finanzierbarkeit möchte ich erwähnen, dass Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid damals erklärte, dass der An-

trag für das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie von der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH nur unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit eingereicht worden war, die Finanzierbarkeit spielt hier sicher eine große Rolle. Eine Frage noch an Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid bzw. an den Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie: Wann wird dieser Bewilligungsbescheid an uns zurückgesandt, wann läuft diese Frist ab?

GR Sordo: (Marktgemeinde Völs) Geschätzter Herr Bürgermeister, geschätzte Gemeinderäte der Stadt Innsbruck, geschätztes Auditorium, ich möchte diesen hochinteressanten Fragen und Antworten keine weitere hinzufügen. Ich möchte nur als Bürger der Marktgemeinde Völs meinen Gefühlen Ausdruck verleihen, die ich spüre, wenn ich hier zuhöre. Ich möchte gleich zu Beginn eine Behauptung aufstellen, die ich klarerweise nicht fachlich bzw. sachlich begründen kann.

Lassen Sie mich trotzdem behaupten, dass die technischen Hilfsmittel im Osten des Flughafens jederzeit auch im Westen installiert werden dürften bzw. könnten und der Gemeinderat der Marktgemeinde Völs, dem ich diese Entscheidung selbstverständlich zubilligen muss, die Anflüge dann vermehrt aus dem Westen und Abflüge mehr in den Westen verlagern wird im Interesse seiner ihm anvertrauten Bürger. Ich habe das Gefühl, dass einige der anwesenden Herrschaften die Bevölkerung der Marktgemeinde Völs in ihrem Kopf bereits verurteilt haben, nur die Todes- bzw. die Hinrichtungsweise können wir uns selbst aussuchen. Herr Bürgermeister, da Sie in absehbarer Zeit das große menschliche und moralische Vorbild in Tirol sein werden, möchte ich Sie ersuchen, die Belange und Sorgen der Bevölkerung der Marktgemeinde Völs nicht den Bach hinunterschwimmen zu lassen und nicht tatenlos zuzusehen, wie viele Tausende dieses Ereignis beklatschen würden. Ich bedanke mich.

GR Köfel: (Marktgemeinde Völs) Ich bedanke mich für die Worterteilung. Ich möchte zuerst GR Kritzingner, der meinte, die Marktgemeinde Völs müsste sich über die Innverlegung freuen, ersuchen, die Marktgemeinde Völs selbst entscheiden zu lassen, worüber sie froh zu sein hat. Wir sind hierher gekommen und meinen, heute gleichberechtigte Partner zu sein, die nicht bevormundet werden. Ich habe keine der bisher ge-

troffenen Aussagen als Bevormundung empfunden, nur würden wir gerne selbst entscheiden, worüber wir froh sind.

Für die Experten ist natürlich alles klar, jetzt ist natürlich nur mehr die Bevölkerung der Marktgemeinde Völs zu überzeugen, dies wird aus dem Blickwinkel der Marktgemeinde Völs das Wichtigste sein. Wir trachten danach, in der Marktgemeinde Völs als Vertreter der Bevölkerung zu agieren und nicht als Oberlehrer. Wenn die Bevölkerung der Marktgemeinde Völs dann meint, dieses Projekt wäre nicht gut für sie, werden wir natürlich den Willen der Bevölkerung zum Ausdruck bringen müssen und nichts anderes. Es wird also an Ihnen liegen, ob von der Marktgemeinde Völs die Zustimmung kommen wird oder nicht.

Ich habe noch eine Frage zu dem Ganzen. Umfragedaten von Kitzbühel oder von St. Anton am Arlberg sind nicht sehr aussagekräftig, aber vielleicht existiert bereits eine Umfrage der Anrainergemeinden des Flughafens Innsbruck. Ich weiß nicht, wer für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig ist, es würde uns natürlich besonders interessieren, ob von Seiten der Bevölkerung Zustimmung signalisiert wird. Wie gesagt, sehe ich mich als Vertreter der Bevölkerung und werde natürlich den Willen der Bevölkerung und nichts anderes vertreten. Ich kann gar nichts anderes vertreten, da die Bevölkerung mich dazu beauftragt hat, ihren Willen zu vertreten.

Etwas möchte ich noch anmerken, Landesbaudirektor Dipl.-Ing. Amann hat ausgeführt, Wasserschäden oder sonstige Beeinträchtigungen sind in der Stadt Innsbruck nicht zu befürchten. Von der Marktgemeinde Völs wurde in diesem Zusammenhang nicht gesprochen. Wir befürchten jedoch, dass durch die Veränderung des Grundwasserspiegels Grundwasser in mehrere Keller eintritt und ich bitte Sie um eine Antwort. Sie werden das gewiss nicht absichtlich gesagt haben, aber es hat so geklungen, als ob in der Stadt Innsbruck alles in Ordnung sein wird, hingegen die Marktgemeinde Völs nicht so wichtig bzw. sekundär wäre. Für uns, das werden Sie verstehen, ist die Marktgemeinde Völs wichtig. Wie gesagt, ich darf mich für die Worterteilung bedanken. Danke vielmals.

Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger: Ich habe zwei konkrete Fragen an Dipl.-Ing. Hanisch, der jene Firma vertritt, die mit der Planung beauftragt ist. Sie haben uns die Projektentwicklung von der Bestandsauf-

nahme bis zum Einreichprojekt aufgezeigt und auch gemeint, dass eine der Umweltverträglichkeitsprüfung vergleichbare Aufbereitung erfolgen wird. Nun hätte ich gerne etwas mehr über das Projekt selbst erfahren, wie hier die darüber hinausgehenden Zielsetzungen sind. Nun zu meiner konkreten Frage: Wie lauten die ökologischen Vorgaben, die ökologischen Ziele für dieses Projekt, die ich gleichwertig sehen würde mit dem Ziel der Verlängerung des Pistenvorfeldes und zwar in limnologischer Hinsicht bezüglich der Schaffung eines naturnahen Auwaldbereiches und auch hinsichtlich der Ornithologie.

Nachdem wir in der Nachbarschaft ein geschütztes Vogelparadies, ein Naturschutzgebiet haben, glaube ich, dass sich auch die entsprechende Vogelwelt dort ansiedelt, wenn eine naturnahe Aulandschaft geschaffen wird. All diese Fragen, zum Beispiel inwieweit hier die natürliche Flussdynamik einer niederen Au, einer Hartholzau geschaffen wird, würde ich gerne als Zielsetzung bereits bevor man in dieses Projekt geht, formuliert haben. Gibt es hier klare Definitionen dieser ökologischen Ziele und zum Zweiten, welche Fachleute wurden bisher herangezogen, um diese umfassende ökologische Begleitplanung sicherzustellen.

Bgm.-Stellv. Zach: Eine Frage und eine Feststellung. Die Frage geht an Susanne Rynesch: Ich muss ehrlich sagen, es hat mich sehr unangenehm berührt, wie Sie hier die Stimmung und die ganze Vorbereitung dieser Problematik gesehen haben. Ich kann mir dies nur so erklären, dass Sie sehr einseitig informiert wurden. Sie schütteln den Kopf, aber lassen Sie mich einfach meine Empfindung sagen. Ich sitze lange genug im Stadtsenat, um zu wissen, dass so eine wichtige Frage selbstverständlich von allen Seiten erörtert wird. Gerade die heutige Versammlung, wo wir alle seit Stunden hier sitzen und wir werden auch weiter sitzen, wird sicher nicht die letzte Versammlung sein bzw. das letzte Mal, dass wir uns mit diesem Problem beschäftigen.

Ich darf Ihnen ganz offen ehrlich und versichern, dass dazu die Bereitschaft besteht und dass wir es überhaupt nicht notwendig haben, irgendetwas zu verheimlichen. Ich darf Ihnen sagen, dass wir sehr viele Gespräche mit Hildegard Auer führen, die Gespräche mit allen Parteien, die im Gemeinderat vertreten sind, bevorzugt. Manchmal ist Hildegard Auer

zufrieden, manchmal ist sie nicht zufrieden. Ich darf auch hinzufügen, dass Hildegard Auer nicht alle Anrainer vertritt, es gibt auch andere, das wissen wir beide sehr genau. Bei Dir. Mag. Falch habe ich den Eindruck, dass hier eine Offenheit besteht, die man anderswo kaum findet. Wir werden weiter zusammensitzen und Gespräche führen. Ihre negative Haltung zu Beginn hat mich doch sehr überrascht und ich bitte Sie, mir zu sagen, was Sie dazu bewogen hat. Das habe ich als Auftakt für diese Veranstaltung für nicht besonders gut befunden.

Nun möchte ich noch eine Stellungnahme zu den Kollegen der Marktgemeinde Völs abgeben: Ich darf Ihnen wirklich versichern, dass es uns völlig klar ist, dass ohne die Marktgemeinde Völs überhaupt nichts geht und dass diese Veranstaltung der Auftakt für Gespräche ist. Wenn GR Kritzinger die Marktgemeinde Völs nicht eigens erwähnt hat, dann können Sie trotzdem sicher sein, dass ihm die Senioren der Marktgemeinde Völs sehr viel wert sind, er hat nämlich ganz viele dort. Wenn es zu einer Landgewinnung bzw. zu einer Rückgewinnung natürlicher Lebensumstände kommen sollte, wird die Bevölkerung der Marktgemeinde Völs davon auch Nutznießer sein. Ich möchte mich auch recht herzlich bei Bgm. Dr. Vantsch bedanken. Es gab früher immer einen Spruch: "Das Völser Gatter". Von uns aus ist das "Völser Gatter" nicht existent. Wir machen da ganz auf und ich möchte mich sehr herzlich dafür bedanken, dass Ihr da seid, und es ist bestimmt nicht das letzte Mal. Es ist ganz klar, ohne Euch geht nichts, wir werden das nur miteinander lösen können. Es war mir wichtig, das gesagt zu haben, vielen Dank.

Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid: Ich beantworte die Frage von Bgm.-Stellv. Kathrein bezüglich des Finanzierungsvorbehaltes im Antrag der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG). Es ist richtig, dieser Antrag wurde unter dem Vorbehalt der Finanzierungszusagen der Gesellschafter gestellt, weil damals noch kein Beschluss vorgelegen ist. Korrekterweise ist das deswegen geschehen, weil im § 69 des Luftfahrtgesetzes ein Nachweis der Finanzierung vorgesehen ist. Der Flughafen hat dann - ich würde fast sagen, "brav" - im Sinne dieser Bestimmung den Vorbehalt eingebracht.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Techno-

logie hat aber dann entschieden bzw. kundgetan, dass dieser Finanzierungsvorbehalt in der Form, wenn öffentlich rechtliche Körperschaften beteiligt sind, nicht greifen wird, sondern dass wie in anderen vergleichbaren Fällen die Finanzierung als gesichert angesehen wird. Das heißt aber nicht, dass die Gesellschafter im Nachhinein bzw. wenn das Projekt ausgeprägt konzipiert ist, über die Finanzierung beschließen müssen. Der Vorbehalt ist dann ein faktischer.

Ihre Frage bezüglich der Befristung des Bewilligungsbescheides, der jetzt noch ausständig ist, muss ich nach der Verhandlung so beantworten: Eine Befristung in der Form, dass das zuständige Ministerium nicht mehr über diesen Bescheid entscheiden durfte, gibt es nach den allgemeinen Verwaltungsverfahrensvorschriften nicht.

Bgm. DDr. van Staa: Eine Information für GR Mag. Fritz. Eine Frage von ihm wurde zuerst nicht beantwortet. Die Arge Limnologie angewandte Gewässerökologie GesmbH hat einen Auftrag mit heutigem Auftragsschreiben erhalten. Das hat mir gerade Mag. Moritz gesagt, damit ist die Frage beantwortet.

Dipl.- Ing. Hanisch: Die Frage betrifft den Einfluss auf den Gefahrenzonenplan in der Marktgemeinde Völs, ob sich dieser durch die Verlegung des Inn ändern würde. Natürlich ist bei einer Verlegung eines Flusses unser oberstes Gebot, die Hochwassersicherheit nicht zu beeinträchtigen. Es ist klar, dass sich auf Grund dieser Planungsvorgabe die Hochwassersituation dort nicht verändern wird. Das ist selbstverständlich und eine der grundlegenden Auslegungstendenzen im Bereich Wasserbau. Ich darf hier gleich überleiten zu der Frage von Bgm.-Stellv. Dipl.- Ing. Sprenger nach der Definition der ökologischen Ziele dieses Projektes.

Wie Mag. Moritz bereits erläutert hat, ist die Bestandsaufnahme und die Vorgabe der Entwicklungsziele wesentlich. Man ist in den Gewässerleitbildern der vergangenen Jahre bereits so weit auf den Fluss eingegangen, dass gewässertypspezifische Vorgaben erhoben werden und man darauf achtet, was der Inn für ein Fluss ist, welche besonderen hydrologischen Bedingungen liegen hier vor und welche Gestaltungsvorgaben sind in wasserbaulicher Hinsicht einzuhalten, um unter den gegebenen Rahmenbedingungen eine optimale ökologische Entwicklung gewährleisten zu können.

nen. Diese Ziele werden von den Planern gemeinsam mit den befassten Behörden entwickelt, in einem iterativen Prozess festgeschrieben und bei der Durchführung des Projektes umgesetzt.

Zur Frage, welche Fachleute eingebunden werden, haben wir neben Mag. Moritz noch Dipl.-Ing. Gstrein, Landschaftsplaner aus Innsbruck, in unserem Team. Wir sind natürlich in der Entwicklung des Projektes mit allen zuständigen Fachleuten der Tiroler Landesregierung, wie zum Beispiel mit der Behörde der Limnologie und der Abteilung für Umweltschutz in engem Kontakt, wenn wir dieses Projekt entwickeln. Ich sage immer, wenn wir dieses Projekt entwickeln, wir sind absolut am Anfang.

Susanne Rynesch: Die erste Frage, die sich auf meine Ausführungen bezogen hat, meint dieses Zitat von der "Todesfalle Inndamm". Es ist mir jetzt zutiefst zuwider, es war Dir. Mag. Falch, der in der Tiroler Tageszeitung nach der Information der Marktgemeinde Völs zitiert wurde. Das muss Anfang dieses Jahres gewesen sein, und lässt sich im Archiv von Tirol online in den Schlagzeilen finden. Das tut mir Leid.

Die zweite Frage, die negative Stimmung, meine kritische Haltung zum Ablauf der Diskussion, wie sie hier stattfindet. Die Diskussion findet bereits zum zweiten Mal statt. Sie hat im Jahr 1999 ihren Anfang genommen, die Gemeinderatsprotokolle, die ich habe, sind vom August 1999, die Diskussion läuft mittlerweile. Ich habe massiv die Medien verfolgt, wie gesagt, ich bin nicht einmal aus der Gegend, war also auf die Stellungnahme der Medien angewiesen, und bin natürlich sofort über diese Information mit der Verbindlichkeit des Annex 14 für das österreichische Recht gestolpert. Allein diese unrichtige Information auszuräumen, hat lange gedauert. Es liegt uns auch ein Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vor, in dem das noch einmal betont wird. Ich finde, es ist einfach nicht notwendig, dass eine Behörde, die dies wissen muss, solche Informationen verbreitet und hier gewissermaßen einen Meinungsdruck erzeugt. Erst dann habe ich wirklich begonnen, mich mit der Sache zu befassen.

Es fand zwischenzeitlich eine Veranstaltung zur Konfliktlösung in der Tiroler Landesregierung statt, wo zuerst das Echo sehr positiv war, dann aus mir unerfindlichen Gründen die Meinung wieder geändert

wurde und man so etwas angeblich nicht mehr brauchte. Nun sitzen wir heute hier, das wäre eine sehr viel versprechende Sache, wir hören aber, dass das Verwaltungsverfahren läuft und nichts mehr zu machen ist. Wir hören des Weiteren, dass die ARGE Limnologie angewandte Gewässerökologie GesmbH einen Auftrag bekommen hat, wir stehen vor vollendeten Tatsachen.

Heute reden ist gut, aber ich fürchte fast, dass es zu spät ist, wenn wir uns nicht anstrengen. Es geht natürlich nicht um das Zurückstellen einer Sicherheitsmaßnahme, ich bin nicht wahnsinnig und ich bin kein Selbstmörder. Aber es geht darum, die Konsequenzen und die Ausmaße der Verantwortung, die Sie hier übernehmen, wirklich klar zu diskutieren und dazu fehlt mir, abgesehen von diesem heutigen Ansatz, von dem ich wieder nicht weiß, was daraus wird, bis jetzt jede Vermutung.

Bgm. DDr. van Staa: Susanne Rynesch, ich möchte Sie über den Rechtscharakter dieser Veranstaltung aufklären. Sie befinden sich hier als eine Auskunftsperson in einem demokratischen Organ einer Gebietskörperschaft. Sie sind nicht dazu da, der Gebietskörperschaft Zensuren zu erteilen. Wir bewegen uns auf dem Boden des demokratischen Rechtsstaates und was in dieser Stadt in der eigenen Zuständigkeit der Gemeinde geschieht, bestimmt ausschließlich der Innsbrucker Gemeinderat und die im Stadtrecht vorgesehenen Organe.

Sie wurden von einer Partei nominiert, ich würde Sie schon bitten, Auskunft auf die Fragen zu geben, die Ihnen gestellt werden. Bitte erteilen Sie nicht den Anfragstellern Zensuren über politische Bewertungen. Das können Sie jederzeit machen, wenn Ihnen die Veranstaltung nicht gefallen hat, in der Tiroler Landesregierung ist es Ihnen unbenommen, eine Pressekonferenz zu machen, Ihre Befindlichkeit klar zu legen, aber hier über die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) entscheidet nicht der Gemeinderat. Wir können uns im privatrechtlichen Rahmen unserer 25 %-Beteiligung an Maßnahmen um hoheitliche Rechtsakte beteiligen, vielleicht um diese für die Bevölkerung erträglich zu machen. Um diese Sache geht es uns und der Gemeinderat ist bereit, Sie anzuhören.

Ich habe den Vorgang in epischer Breite geschildert, vielleicht sind Sie damit nicht zufrieden und mit dem gesamten Diskussionsprozess

nicht einverstanden. Ich habe den Eindruck, es kommen hier alle zu Wort, alle Informationen werden gegeben, der Öffentlichkeit wird darüber hinaus noch eine Gemeindeversammlung für alle Bürgerinnen und Bürger zu diesem Thema geboten. Wenn das Interesse von Seiten der Bevölkerung nicht so groß ist, dann kann ich nichts dafür. Die Stadt Innsbruck hat alles getan, diese Information medial breit zu streuen und bekannt zu machen, dass heute diese Veranstaltung stattfindet. Wenn es nun zu einer Verkürzung bzw. zu einer Verlängerung kommt, dann müssen eben die Instanzen entscheiden, ob dies durchgeführt werden soll oder nicht. Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) als eine privatrechtlich organisierte Gesellschaft wünscht die Verlegung. Wenn die Politik dann sagt, das kommt nicht in Frage, wir verkürzen die Piste, dann ist dies eine politische Entscheidung, die den Eigentümern auf politischen Druck der Gesellschaft auferlegt wird. Auch das ist rechtens durchaus möglich und zulässig.

Jetzt haben wir noch eine Anfrage und nachher werden wir eine politische Debatte führen, auf die mich auch noch freue, und da kann dann jeder seine Meinung dazu abgeben. Diese ist dann ausschließlich den Mitgliedern des Innsbrucker Gemeinderates vorbehalten und zu diesem haben wir die Völser Gemeinderäte als Gleichberechtigte in unserer Gemeinderatssitzung eingeladen. Es wurden noch einige Fragen bezüglich der Gemeindegrenzen gestellt. Natürlich denkt niemand daran, eine Gemeindegrenze zu verlegen, was rechtlich auch fast unmöglich ist. Gemeindegrenzen, die verschiedene Bezirke betreffen, brauchen nicht einen Beschluss des Tiroler Landtages, sondern die Zustimmung der Bundesregierung. Es muss Volksabstimmungen geben. Von Seiten der Stadt Innsbruck denkt niemand daran, zuletzt der Herr Bürgermeister, gerade dieses Eisen auch nur annähernd anzugreifen.

Was die Kommunalabgaben betrifft, so müssen diese meines Erachtens im Zusammenhang mit einem gerechteren innertirolichen Kommunalsteuerausgleich im ganzen Land neu diskutiert werden. Es gibt genügend Möglichkeiten, wo man mit dem Gemeindeverband in der nächsten Periode des Tiroler Landtages sehr intensiv diskutieren muss. Es gibt auch sicher die Meinung, dass der Finanzausgleich zum Teil sehr ungerecht ist. Meine Meinung ist ja bekannt, ich bin für eine Aufhebung des abgestuften

Bevölkerungsschlüssels und für eine aufgabenorientierte Aufteilung der Finanzmittel je Bundesland. Dies ist meine private Meinung, nicht die des Innsbrucker Gemeinderates. Da ist dann zu sehen, wie sich das entwickelt. Ich weiß aber, wie schwierig es ist, auf Gemeinde- und Städtebundebene hier zu einem Konsens zu kommen.

Was die Umfragen betrifft, es gibt immer wieder private Umfragen, aber wir können sicher irgendwann gerne auch eine Umfrage machen, wobei ich immer dazu sage, dass Umfragen natürlich vielleicht Entscheidungshilfen sind und nicht die Umfrageergebnisse 1 : 1 reproduzierbar sind. Nur bin ich der Überzeugung, wenn eine Gemeinde eine Volksbefragung anordnet und diese auch durchführt, so hat sich die betreffende Gemeinde auch daran zu halten. Das ist meine demokratiepolitische Einstellung.

Hildegard Auer: Ich darf zunächst auf die Anfrage des GR Mag. Kogler, so viel ich weiß, Sie sind auch Pilot, eingehen. Sie sprechen von der Zeitung der Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Flughafens Innsbruck aus dem Jahr 1989. Sie werden mir zugestehen, dass ich den Inhalt dieser Zeitung nicht zur Gänze auswendig weiß. Sie haben aber bereits erwähnt, dass das eine Zeitung war, die vor der Verlegung des Inn herausgekommen ist und dass es um die Sicherheitszone ging. Ich glaube, wir brauchen das nicht näher zu erörtern. Es gibt einen Unterschied zwischen Sicherheitszone und Pistenvorfeld und heute ist die Rede vom Pistenvorfeld ... (Unruhe im Saal) ... Es geht jetzt um die Frage, welche Stellungnahme die Schutzgemeinschaft damals zur Sicherheitszone abgegeben hat ... (Unruhe im Saal) ...

Bgm. DDr. van Staa: Bitte keine Zwiesgespräche. Zwischenrufe sind erlaubt und unter den Gemeinderäten durchaus akzeptabel, aber ich bitte, sich auch hier sehr zu mäßigen. Bei Expertenbefragungen würde ich bitten, davon Abstand zu nehmen.

Hildegard Auer: Weil Bgm.-Stellv. Zach auch mich zitiert hat, ist es mir sehr wichtig, dass wir uns hier in diesem Saal nicht in einer schlechten Stimmung befinden. Es ist mir auch wichtig zu sagen, dass diese Sitzung des Gemeinderates für uns als Bürger als sehr positiv empfunden wurde. Ich glaube, es ist die erste Sitzung des Gemeinderates, in der sich

ein "ganz normaler" Bürger, der von einer Sache betroffen ist, zu Wort melden durfte. Die Dinge, die angesprochen wurden, betreffen in erster Linie die Behörde und das ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in Wien. Ich sehe keinen Punkt, wo der Gemeinderat in irgend einer Art und Weise hier zur Verantwortung gezogen wurde. Ich bitte Sie, dass wir auch weiterhin in gutem Einvernehmen Diskussionen, wo Sachthemen kritisch besprochen werden, in dieser Art und Weise, wie wir dies sehr gut können, führen. Danke.

Mag. Moritz: Ich möchte auf die detaillierten Fragen von Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger eingehen. Sie haben angesprochen, dass die Zielsetzungen sehr klar zu definieren sind und ich kann auch sagen, dass es hier inzwischen sehr gute Grundlagen gibt, auf diese Fragen sofort zu antworten. Das, was ich jetzt sage, ist kein Zeichen dafür, dass man sich sehr intensiv mit dem Projekt beschäftigt, sondern einfach Ausdruck dessen, dass in letzter Zeit sehr viele Untersuchungsergebnisse am Inn publiziert wurden. Sie haben als Beispiel die Hartholzau angeführt.

In diesem Zusammenhang muss ich auf einen zentralen Punkt eingehen: Der Inn hat einen sehr starken Schwellbetrieb, das heißt, im Bereich der Stadt Innsbruck kommt es mehrmals täglich bzw. wöchentlich zu Wasserstandschwankungen von 70 bis 80 cm, die sie als Normalverbraucher gar nicht mitbekommen, weil die Schwallspitze um Mitternacht eintritt. Aber beobachten Sie einmal, wie der Inn an einem Wochenende im Winter aussieht, da ist das Wasser klar und der "grüne Inn" so, wie er sein sollte. Unter der Woche ist er getrübt und der Wasserstand auf Grund der Abarbeitung aus den Speicherseen wesentlich höher.

Unter normalen Voraussetzungen würde man bei einer Planung dieser Art so vorgehen, dass man einfach sagt, ich mache es so breit wie möglich, und damit hat sich der Fall erledigt. Am Inn ist dies nicht möglich, denn wenn ich den am Inn vorhandenen Platz auf diese Art ausnütze, produziere ich zunächst einmal relativ flache Schotterbänke. Das heißt, dieser Bereich wird mehrmals täglich oder wöchentlich überschwemmt werden und dies wird weder der Limnologie noch den terrestrischen Tieren etwas nutzen, da diese Gebiete für die eine Tierart zu trocken, für die andere jedoch zu oft überschwemmt sind. Das heißt, in diesem kon-

kreten Fall kann man grundsätzlich sagen, die Zielrichtung wird weniger in Richtung einer weichen und niedrigen Au gehen, sondern vielmehr in flächige Gehölzbestände, also in Richtung einer eher harten Au.

Ich möchte Ihnen ein Beispiel nennen, das jeder sieht, wenn er an Baumkirchen auf der Autobahn vorbeifährt. Hier sehen Sie die große Baustelle der Unterinntaltrasse und gleich neben der Autobahn zwei Inseln, die stehen gelassen wurden, mit darauf gepflanzten Bäumen, die sich relativ weit über den Wasserspiegel erheben. Genau hinter dieser Maßnahme, die nicht wir selbst, sondern ein anderes Büro geplant hat, steht der gleiche Grundsatz dahinter. Es wäre sinnlos, hier einfach aufzufüllen bzw. zu erweitern, stattdessen geht man hier ganz gezielt auf Strukturen mit relativ steilen Ufern, um die vom Schwellbetrieb geschädigten Flächen zu minimieren. Auch wenn es in optischer Hinsicht vielleicht etwas seltsam aussieht, wenn auf einmal eine steile Insel zu sehen ist, so hat dies einen sehr konkreten ökologischen Hintergrund. Was grundsätzliche Zielsetzungen anbelangt, so möchte ich betonen, dass es aus diesem soeben erwähnten Grund nicht so sein wird, dass man sagt, ich bin Limnologe, jetzt weite ich auf. Es ist ein Missverständnis, wenn man meint, dass der Limnologe ausschließlich mit Wasser befasst ist, die Vegetation, also der Forst und das Gewässerumland, gehören mit Sicherheit auch dazu.

Hier möchte ich überleiten zu der Frage nach dem benachbarten Schutzgebiet der Kranebitter Innauen. Das Gebiet der Kranebitter Innauen wird nicht direkt betroffen sein, weil dieses Gebiet oberhalb der Brücke liegt und die Maßnahmen erst unmittelbar bei der Brücke beginnen können. Wenn es gelingt, dieses Projekt gemäß den ökologischen Zielvorstellungen umzusetzen, hat die Projektstrecke im Biotopverbund eine sehr wichtige Funktion. Es ist eine der Zielrichtungen, flächige Gehölzbestände zu schaffen und so das Vogelparadies, das sich oberhalb befindet, zu erweitern. Ich habe das Wort Vogelparadies mit Absicht gewählt, weil Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger diese Frage aufgeworfen hat, ich selbst habe das Wort Vogelparadies nie verwendet. Ich glaube, es ist auch nicht zu befürchten, dass auf Grund der Maßnahmen am Inn Vogelschwärme herangezogen werden, die jetzt ein Problem sind. Wenn es Probleme mit Vogelschwärmen gibt, so werden diese allenfalls auf der Sicherheitsfläche mit

einer relativ unstrukturierten Graslandschaft entstehen.

Die gleiche Problematik gibt es auch am Flughafen Schwechat in Wien, hier wird man auf entsprechende Erfahrungen zurückgreifen. Ich muss mich noch im Detail damit beschäftigen, gehe aber davon aus, dass die Maßnahmen am Inn selber in dieser Beziehung keine Probleme verursachen werden. Soviel zu den Fragen der ökologischen Zielsetzungen. Ich hoffe, aus meinen Ausführungen geht hervor, in welche Richtung man geht.

Noch eine kurze Ergänzung: Es wurde die Bezeichnung "harter Einbau" erwähnt. Ich möchte Ihnen sagen, was ich darunter verstehe, anschließend wird vielleicht Dr. Psenner darauf eingehen. Sehen Sie sich das rechte Innufer im Bereich der Marktgemeinde Völs an, so wie es jetzt aussieht, genau das verstehe ich unter einer harten Verbauung. Sie finden dort eine massive Steinschichtung, erst ab einer gewissen Höhe beginnt dann der Gehölzbewuchs, anschließend beginnt sofort die Autobahn bzw. finden Sie gar nichts mehr im Umland.

Prof. Dr. Psenner: Ich antworte jetzt dem zweiten Bgm.-Stellv. Kathrein von der Marktgemeinde Völs. Der hat gemeint, die Limnologen bekämen feuchte Augen und da hat er vollkommen Recht. Aber nicht, weil wir uns so freuen würden, sondern weil es einem die Tränen in die Augen drückt, wenn man den Inn ansieht. Sie haben hier einen zerhackten Fluss, der von seinen Zubringern abgeschnitten ist. Sehen Sie sich die Zubringer an, die neueste Studie besagt, dass die meisten Zubringer kanalisiert, also ökologisch wertlos sind. Sie haben einen unnatürlichen Jahresgang, sie haben einen ganz und gar naturfernen Tagesgang, diesen Schwellbetrieb. Es geht hier um einen Kilometer, den man vielleicht renaturieren darf, davon sind wahrscheinlich 500 Meter sozusagen frei, um die Renaturierung durchzuführen.

Prinzipiell würde ich den Bewohnern der Stadt Innsbruck und der Marktgemeinde Völs niemals empfehlen, so etwas zu machen. Ich bezeichne mich hier als Fachmann, der sagt, wenn ihr das machen wollt, bitte bedenkt dies und jenes und ich würde auf die mit einer gewissen Sicherheit zu erwartenden Ergebnisse hinweisen. Was den Auftrag betrifft, habe ich mich auf diese Grafik bezogen, die bereits zehn Jahre zurückliegt. Es wäre

leichter, wenn man bereits etwas rezentere, bessere und genauer ausgearbeitete Pläne hätte. In dem Sinn kommt der Auftrag für mich fast zu spät und nicht zu früh. Danke.

Bgm. DDr. van Staa: GR Kritzinger, wir haben noch zehn Leute auf der Liste. Zehnter bist dann du wieder.

GR Kritzinger: Eine kleine Berichtigung: Für Bgm.-Stellv. Kathrein von der Marktgemeinde Völs.

Landesbaudirektor Dipl.-Ing. Amann: Ich muss nur kurz GR Köfel antworten, weil er gemeint hat, ich hätte GR Haller Auskunft gegeben über die Grundwasserbrunnen und die Gefährdung derselben durch die Innverlegung, hätte aber an die Marktgemeinde Völs nicht gedacht. Das ist natürlich nicht so. Ich habe nur die konkrete Frage beantwortet. In der Marktgemeinde Völs wird man logischerweise genauso Beweissicherungsmaßnahmen treffen, und sollte wirklich im Rahmen des Bauvorhabens irgendwo etwas passieren, dann wird man die Leute selbstverständlich schadlos halten. Das ist auch klar.

Ing. Wieser: Zur Frage von GR Mag. Kogler, was eine kürzere Piste hinsichtlich der Startleistung bewirken würde, möchte ich sagen, dass grundsätzlich scheinbar immer noch der Irrtum besteht, dass die Piste als solche verkürzt wird. Der asphaltierte Pistenstreifen würde mit 2.000 m stehen bleiben. Es würden sich nur die verlautbarten Strecken ändern.

Bgm. DDr. van Staa übergibt den Vorsitz an Bgm.-Stellv.

Zach.

Das heißt, wir haben für einen Start von 08, also in Richtung Stadt, gleiche Bedingungen. Für einen Start Richtung Westen müsste die Startabbruchstrecke, falls bei einem mehrmotorigen Flugzeug ein Triebwerk ausfällt, verkürzt werden. Bei einer Landung nach Westen müsste die Lande-rollstrecke verkürzt werden. Das sind die Fakten. Dadurch würde sich für einen Start von 08 hinsichtlich der Triebwerksleistung nichts ändern.

Für einen Start Richtung Westen würde sich insoferne etwas ändern, weil Flugzeuge, die mit weniger Beladung fliegen, reduzierte Leistung setzen können, was in ungefähr 50 % bis 60 % der Linienflüge der Fall ist und dann nicht mehr in diesem Maße möglich wäre. Es müssten dann Flugzeuge, mit weniger Beladung nach Westen starten, auch mehr Leistung geben. Speziell bei der Landung von der Stadt kommend ist es so, dass die Flugzeuge auf jeden Fall volle Schubumkehr geben, weil kein Risiko besteht, darüber hinauszukommen. Im Gegenteil, bei einer Herstellung des Pistenvorfeldes müsste man weniger Schubumkehr geben, weil bekannt ist, dass hier eine entsprechende Auslaufzone ist.

Was den Anflugwinkel betrifft, so muss ich sagen, das Maß für den Anflugwinkel sind die Hindernisse und der optische bzw. der elektronische Gleitweg, es wird sich im Anflugwinkel grundsätzlich nichts ändern und nichts ändern können. Eine Feststellung zur Aussage von GR Sordo von der Marktgemeinde Völs, der meinte, wenn es die technischen Hilfsmittel geben würde, der Anflug ohnehin bereits vom Westen her stattfinden würde. Dazu muss ich sagen, das stimmt nicht, weil die Hilfsmittel, die wir jetzt am Flughafen haben, wurden zwar modernisiert, sind aber von ihrer Bauart 20 Jahre alt. Man kann sie für den Anflug vom Westen her nach Instrumentenflugbedingungen ganz einfach deshalb nicht installieren, weil es die Geländemerkmale und die Hindernisse nicht erlauben.

GR Linser: Meine Frage geht an Dir. Mag. Falch. Sie haben zuerst gesagt, die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) soll abdecken, was unsere Region an Flugverkehr benötigt. Ich habe Ihnen damals im Gemeinderat Ende Februar dieses Jahres die Frage gestellt, wie das Passagieraufkommen aussieht, wie viele von Tirol kommen, wie viele von Deutschland bzw. von Bayern kommen und wie viele von Italien bzw. von Südtirol. Ich weiß, dass auch im Zuge des Wintercharters sehr viele Touristen kommen, dennoch würde mich interessieren, von wie vielen Prozent der Tirolerinnen und Tiroler der Flughafen Innsbruck genützt wird.

Dann noch etwas, ich glaube, es ist den Gemeinderätinnen und Gemeinderäten bekannt, dass Innsbruck bereits seit über zehn Jahren Mitglied des WHO-Projektes "Gesunde Stadt 2000" ist. Dies beinhaltet, dass

jede kommunalpolitische Entscheidung auch im Hinblick auf gesundheitsrelevante Auswirkungen geprüft werden soll. Noch klarer wird es im Organ der Stadt Innsbruck in "Innsbruck - Die Landeshauptstadt informiert" zitiert, wenn ich Ihnen zwei Sätze daraus vorlesen kann:

"In der Deklaration des Innsbrucker Gemeinderats zum nationalen Netzwerk bekennt sich Innsbruck unter anderem dazu, sämtliche Entscheidungen der Stadtverwaltung und Gemeindevertretung auf ihren Nutzen für die Gesundheit zu prüfen und ihre Politik auf die Erhaltung und Schaffung eines dauerhaften Ökosystems für eine sichere und saubere Gesundheit und Wohlbefinden fördernde Umwelt auszurichten."

Meine nächste Frage ist dahingehend, vielleicht kann mir jemand vom Podium die Frage beantworten, wie viel Schadstoffausstoß es bei den vielen Starts und Landungen gibt. Ich weiß schon, das wird von Maschine zu Maschine verschieden sein. Eine weitere Frage: Kommen in diesem Flugbenzin auch jene Feinstaubpartikel vor, wie sie in den Dieselmotoren enthalten sind, wo es entlang der Autobahnen diese Feinstaubkonzentrationen gibt. Auch im neulich erschienenen Quartalsbericht der Stadt Innsbruck wurden Umweltdaten veröffentlicht und es haben sich die meisten Daten, aus welcher Ursache auch immer, im Vergleich zu den Monaten des Vorjahres verschlechtert.

Ich wollte nur noch sagen, dass es mir ganz wichtig ist, dass Anliegen der Lebensqualität der Bevölkerung den gleichen Stellenwert haben sollen wie die Fragen einer ökologischen Prüfung, einer wasserrechtlichen Prüfung sowie einer umweltrechtlichen Prüfung und ich glaube, es geht da doch um große Teile der Bevölkerung der Stadt Innsbruck, denn Innsbruck hat einen Stadtflughafen. Danke.

StR Mag. Schwarzl: Nur eine kurze Replik zu der Schelte des Herrn Bürgermeisters gegenüber der von uns nominierten Expertin Susanne Rynesch. Ich glaube, dass Susanne Rynesch die Frage von Bgm.-Stellv. Zach klar und deutlich beantwortet hat. Sie ist von uns explizit nominiert und hat sich als Expertin für professionellen Umgang mit Konflikten mitgeteilt, da sie in diesem Bereich tätig ist. Es ist ein Unterschied zwischen Information, reiner Information und einem Dialog. Der Dialog ist mehr als eine reine Information und ich meine, als Expertin und Bürgervertreterin

für Österreich steht es Susanne Rynesch durchaus zu, uns zu empfehlen, uns nicht nur auf reine Information zu beschränken, sondern auch in einen intensiveren transparenten Dialog zu treten.

Jetzt meine Fragen an den Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Sie haben auf meine Frage, wie mit den Anträgen auf Parteienstellung der Eigentümer in der Sicherheitszone umgegangen wird, noch nicht geantwortet. Das würde ich gerne wissen. Meine nächste Frage geht an Ing. Wieser: Wie sehen Sie als Flugsicherheitsexperte seitlich dieses neuen Vorfeldes oder vielleicht sogar in Verlängerung dieses Vorfeldes den Auwald, welche Höhen dürfen von einem Auwald erreicht werden. Derzeit ist deutlich zu sehen, dass der Bewuchs auch seitlich am Inn immer sehr radikal gestutzt wird, über die Vögel wurde bereits gesprochen.

Meine zweite Frage an Sie, es gibt Gutachten der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) zu Alternativen, und darunter ist unter anderem ein Briefwechsel zwischen Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt AG und Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG). Seitens Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt AG wird über eine querverillte Piste gesprochen, eine verkürzte, aber querverillte Piste würde die Benützbarkeit ihrer Maschinen weniger beeinträchtigen. Was sagen Sie als Flugsicherheitsexperte dazu bzw. was hätte eine querverillte Piste für Lärmauswirkungen, da sich das durchaus aufheben kann.

Zu Ihnen, Dir. Mag. Falch. Was die Sportfliegerei betrifft, meinten Sie, die Kranebitter Allee gibt es auch. Meines Wissens nach gab es in früheren Zeiten für motorisierte Sportflugzeuge eine Mittagspause, das war eine Art freiwillige Vereinbarung zwischen der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) und den Sportklubs. Die gibt es meines Wissens und meiner Erfahrung nach nicht mehr bzw. nicht mehr in diesem Ausmaß. Es ist jedenfalls merkwürdig für Anrainer, wenn sie zwischen 12.00 Uhr und 15.00 Uhr nicht Rasen mähen dürfen, sich aber über ihrem Kopf dennoch Rasenmäher in der Luft befinden.

Das Zweite, Sie haben mich wegen des Masterplans angegriffen, wobei ich heute den Masterplan oder die Prognosen noch gar nicht erwähnt habe. Ich denke mir, das ist genau der Punkt, wo nicht Information

das Hauptproblem ist, sondern die Beziehungsebene. Zuerst wird der Masterplan Ende der 90er Jahre im Gemeinderat heftigst diskutiert, wenn Kritik kommt an der hohen Prognose der Steigerungen im Linien- und Charterverkehr, wenn der Masterplan seitens der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) vehement verteidigt wird. In der nächsten Phase, wo es um die Innenverlegung geht heißt es, die Prognosen im Masterplan sind ohnehin viel zu hoch berechnet, da haben wir uns verschätzt. Drei Tage später liest man in der Zeitung über den Wintercharter, der boomt, über erhebliche Zuwachsraten, wobei ich die Prozentzahlen nicht im Kopf habe, und auch im Outgoing-Charter gibt es so viel Hoffnung wie schon lange nicht mehr. Das sind Dinge, wo Anrainer, aber auch wir wissen möchten, was ist jetzt wirklich Sache. Das Gleiche gilt für die Flugbewegungszahlen.

Es klingt ja schön, wenn man in der eigenen Broschüre schreibt, wir haben nur 14.400 Flugbewegungen, weil in dieser Broschüre nur Linien- und Charterflüge angeführt werden. Wenn man nachliest, merkt man, dass es insgesamt 40.000 sind, wobei ich Ihnen Recht gebe, die 40.000 sind nicht alle gleich laut, aber immerhin sind es doch 40.000. Das sind Dinge, die mich immer sehr stutzig machen. Oder wenn gesagt wird, dass der Einzugsbereich nicht größer werden würde. Tirol hat so und so viel Einwohner, ein Teil kommt von Südtirol bzw. von Bayern usw., mehr Personen werden es nicht, wir haben ohnehin demographische Probleme. Was man nicht sagt ist, dass sich das Mobilitätsverhalten der Leute ändert. Früher sind vielleicht 10.000 Tiroler von Innsbruck weg in Urlaub geflogen, heute, wo es die Möglichkeit gibt, fliegen 50.000, 60.000 oder 70.000 Personen in Urlaub.

Damit verändert sich natürlich die Benützung, obwohl die Population und damit der Einzugsbereich der gleiche bleibt.

Bgm. DDr. van Staa übernimmt den Vorsitz von Bgm.-Stellv.  
Zach.

Darum denke ich mir, das hat auch Susanne Rynesch gemeint, es ist ganz gut und wichtig, dass uns hier Experten und Expertinnen zur Verfügung stehen und wir Informationen austauschen. Das ist für uns alle sehr wichtig. Jeder lernt etwas dazu, aber es geht sozusagen auch, und das ist ganz wichtig, um die Beziehungsebene. Dipl.-Ing. Hanisch hat dies gut herausgearbeitet: Zu modernen Betrieben und zu modernem Projektmanagement gehört heute der offene, transparente und frühzeitige Beteiligungsprozess aller Betroffenen.

Nennen wir es nicht Mediation, das ist oftmals ein nicht gern gehörtes Wort. Jetzt frage ich noch einmal, vielleicht kann mir das Dir. Mag. Falch beantworten: Was wäre der nachhaltige wirtschaftliche oder sonstige Schaden für die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), wenn sie auf dieses übliche und professionelle Konfliktlösungsmittel zurückgreifen würde? Was wäre der nachhaltige Schaden für die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG)?

Noch etwas: Wenn die Behörde der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) etwas vorschreibt, dann sehe ich dies auch so, dass für die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) wenig Spielraum bleibt, aber die Behörde hat Interpretationsspielräume, wie Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Elmar Schmid bereits gesagt hat. Auch die Behörde kann sich überlegen, ob sie sich auf Grund der vielen Einsprüche ein Verwaltungsverfahren, das sich über Jahre hinziehen kann, einhandeln möchte. Die andere Möglichkeit besteht darin, einen Spielraum zu nutzen und professionelle Konfliktregelungsmethoden zulassen. Ich glaube, das werden sich auch die Behörden in Zukunft noch mehr überlegen müssen, gerade dort, wo es Handlungsspielräume gibt.

Eine oder zwei Fragen noch an die Ökologen. Es wurden die Kosten angesprochen. Die Innverlegung kommt ATS 110 Mio, insgesamt mit Grundablösen rund ATS 150 Mio, ich bleibe bei Schillingen. Es stellt sich die Frage, ob die ökologischen Renaturierungsmaßnahmen, die so weit reichend wie möglich sein sollen, überhaupt Sinn machen, so habe ich es verstanden. Ich gehe davon aus, dass diese Kosten darin nicht enthalten sind, wie hoch diese Kosten dann sind, ist noch zusätzlich zu beziffern. Was die Frage der Umweltverträglichkeitsprüfung anbelangt, so wissen wir

alle, dass diese im Zuge dieser Maßnahme nicht erzwingbar ist, weder von der Flughafenerweiterung, noch von der Flussverlegung her gesehen. Meine Frage an die Ökologen: Ist es nicht so, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung prinzipiell die Verfahrenstransparenz erhöht und dass es möglich ist, sich einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch freiwillig zu unterziehen? Sie muss nicht unbedingt zwingend vorgeschrieben sein.

Eine letzte Frage noch, es heißt immer, durch das Chapter II - Verbot am Flughafen wäre dieser extrem leise. Kann mir jemand von der zuständigen Abteilung auch mitteilen, auf welche Weise die Klassifizierung und Zertifizierung erfolgt? Ich habe den Eindruck, dass manche Chapter III - Maschinen, die zu den leisen Maschinen gehören, sehr laut sind und dass sozusagen zwischen den Zertifizierungswerten und jenen Werten, welche die Menschen tatsächlich verspüren, oft sehr große Unterschiede bestehen.

Bgm. DDr. van Staa: Dürfte ich um kurze Anfragen und um kurze Antworten bitten. Ich habe von einem Teil der Experten gehört, dass auch deren Zeit begrenzt ist. Ich würde gern von den Zuhörern, auch wenn diese nicht sehr zahlreich sind, noch ein paar Fragen stellen lassen.

GR Barcal: Meine Frage geht an Dir. Mag. Falch. Ing. Wieser hat bereits darauf hingewiesen, dass im Falle einer Pistenvorfeldverkürzung sowohl bei der Passagierzahl als auch bei der Lastenbeförderung große Einbußen zu erwarten sind. Meine Fragen an Sie: Sollte das passieren, kann sich der Flughafen noch erhalten bzw. kann er erhalten werden und schwarze Zahlen schreiben? Ist es andererseits möglich, dass auch die Anzahl der Beschäftigten gehalten werden kann bzw. gibt es wirtschaftliche Auswirkungen zum Beispiel in touristischer Hinsicht? Danke.

GR Kritzinger: Ich möchte nur eine kurze Richtigstellung vornehmen. Ich lege Wert darauf, dass ich nicht missverstanden werde von Bgm.-Stellv. Kathrein von der Marktgemeinde Völs, der meint, ich hätte gesagt, die Marktgemeinde Völs muss froh sein. So war das nicht gemeint und auch nicht gesagt. Ich habe gesagt, die Marktgemeinde Völs und die Stadt Innsbruck, beide müssen daran interessiert sein, dass die Stadt Innsbruck ein starkes Zentrum im wirtschaftlichen Bereich bleibt, da Tausende Bewohner der Marktgemeinde Völs nach Innsbruck pendeln. Das habe ich

gesagt, das ist wohl ein gewaltiger Unterschied. Ich darf bitten, dies auch so zu vermerken. Im Übrigen habe ich das, da die Senioren erwähnt wurden, natürlich aus eigener Erfahrung gesagt. Ich weiß, dass die Leute froh und glücklich waren, dass sie von der Stadt Innsbruck aus starten können. Für sie alle - auch Bewohner der Marktgemeinde Völs waren dabei - war dies ein besonderes Erlebnis. Das wollte ich sagen.

Bgm. DDr. van Staa: Danke schön. Der Gemeinderat ist mangels Teilnehmer nicht mehr beschlussfähig. Damit ist die Gemeinderatssitzung geschlossen.

Die Schriftführerin:

Der Bürgermeister: