

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

über die 2. Sitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck am
28. Feber 2002

Ort: Stadtsaalgebäude, Adlersaal

Dauer: 15.15 Uhr bis 22.35 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 Felderer/Ka

Schriftführerin Gabl/Ka (ab Seite 269)

Bgm. DDr. van Staa: Meine sehr geehrten Damen und Herren!
Ich eröffne die Sitzung des Innsbrucker Gemeinderates. Mein Gruß gilt den
Damen und Herren des Gemeinderates, den erschienenen Zuhörern, den
Repräsentanten der Beamtenschaft und der Medien.

Ich stelle die Beschlussfähigkeit des Gemeinderates fest.

1. Genehmigung der Niederschrift über die 8. Sitzung des Gemeinderates vom 18.10.2001

Bgm. DDr. van Staa: Die Niederschrift über die 8. Sitzung des Gemeinderates vom 18.10.2001 wurde allen Mitgliedern des Gemeinderates zugemittelt. Erhebt sich gegen die Fassung des Protokolls ein Einwand?

B:

Die Niederschrift über vorstehend angeführte Sitzung des Gemeinderates wird genehmigt.

2. Genehmigung der Tagesordnung

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

Ich beantrage, als Nachtrag folgende Punkte auf die Tagesordnung zu nehmen:

Anträge des Stadtsenates:

- Stadtgemeinde Innsbruck, Rückkauf der Baurechtseinlage EZL. 1282, KG Ärzl, auf dem städtischen Grundstück 1196/9 (Fuchsrain 29) samt dem darauf befindlichen Betriebsgebäude von Raggl Gustav
- Baurechtseinräumung am städtischen Grundstück 1896/3, KG Hötting (Mitterweg), zu Gunsten der Fa. Life Sciences Center Investment GesmbH
- Öffentliche Bücherei der Ursulinen, Förderbeitrag 2002

Hat jemand gegen die Tagesordnungspunkte bzw. den Nachtrag zur Tagesordnung einen Einwand? Das ist nicht der Fall.

B: Die Tagesordnung sowie vorstehende Punkte als Nachtrag zur Tagesordnung werden genehmigt.

Bgm. DDr. van Staa: Ich beantrage, folgende Punkte in die nicht öffentliche Sitzung zu verweisen:

- Bericht über die Verhandlungen Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB) - Tiroler Wasserkraft AG (TIWAG) durch das Verhandlungskomitee der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB)

B:

Der Verweisung des vorangeführten Punktes in die nicht öffentliche Sitzung wird zugestimmt.

- Stadtgemeinde Innsbruck, Rückkauf der Baurechtseinlage EZL. 1282, KG Arzl, auf dem städtischen Grundstück 1196/9 (Fuchsrain 29) samt dem darauf befindlichen Betriebsgebäude von Raggl Gustav - Konditionen
- Baurechtseinräumung am städtischen Grundstück 1896/3, KG Hötting (Mitterweg), zu Gunsten der Fa. Life Sciences Center Investment GesmbH - Konditionen

MB: (gegen GRÜNE)

Der Verweisung der vorangeführten Punkte in die nicht öffentliche Sitzung wird zugestimmt.

3. Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), Erweiterung der Sicherheitszone, Information durch die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat

Bgm. DDr. van Staa: Wir behandeln jetzt den Tagesordnungspunkt "Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), Erweiterung der Sicherheitszone, Information durch die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat". Es wurde von Seiten der Innsbrucker Grünen der Wunsch geäußert, dass man auch Mitglieder des Flughafenforums als Experten beizieht. Aus Grundsatterwägungen konnte ich diesem Wunsch nicht beitreten. Es wird dann selbstverständlich eine öffentliche Gemeindeversammlung stattfinden, bei der alle eingeladen sind und bei der alle das Wort ergreifen können. Sonst hätten wir bei allen diesen Debatten im Gemeinderat alle Bür-

gerinitiativen als Experten. Das geht nicht und das können wir nicht machen.

Die Gesellschaftsorgane, vertreten durch den Geschäftsführer und den Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), werden dem Gemeinderat all dies mitteilen, was Sie aus gesellschaftsrechtlichen Gründen als mitteilbar ansehen. In Vertretung des verhinderten Aufsichtsratsvorsitzenden Landesbaudirektor Dipl.-Ing. Rupert Amann ist der Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Elmar Schmid anwesend. Ich selbst kann als Eigentümerversorger nicht alles, was bei den dringenden Anfragen verlangt wird, im Gemeinderat mitteilen. Das widerspricht dem Innsbrucker Stadtrecht und dem Gesellschaftsrecht. Das geht nicht.

Wir haben alle Anstrengungen unternommen, dass viele Menschen bei der heutigen Sitzung teilnehmen können. Ich habe zu diesem Zweck auch der Marktgemeinde Völs einen Brief geschrieben. Die Marktgemeinde Völs wurde von der Tatsache der heutigen Information informiert. Bgm. Dr. Vantsch hat zu seinen Bürgern gesagt, dass es sich um eine öffentliche Sitzung handelt, bei der jeder - nach Verfügbarkeit der Plätze - teilnehmen kann. Ich habe gesagt, dass für alle, die von der Marktgemeinde Völs kommen, für einen Platz gesorgt wird. Ich habe darüber hinaus, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie von dieser Sitzung schriftlich informiert. Sie wurden über alle Geschehnisse betreffend Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) informiert. Sie haben Aufsichtsräte von zwei Ministerien und sind in der Gesellschafterversammlung vertreten.

Im Übrigen handelt es sich um ein Behördenverfahren. Dieses Behördenverfahren sieht auch bestimmte Rechtsschritte vor. Mein Bestreben war, dem Wunsche des Gemeinderates zu entsprechen und lückenlose Auskunft erteilen zu können. Dir. Mag. Reinhold Falch und Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Elmar Schmid sind diesem Wunsch dankenswerterweise freiwillig nachgekommen. Ich möchte mich bei beiden Institutionen herzlich bedanken und noch einmal darauf hinweisen, dass die Stadtgemeinde Innsbruck bei der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) ein Viertel Anteile besitzt. 50 % stehen im Eigentum der Republik Österreich und 25 % im Eigentum des Landes Tirol. Alle Entscheidungen, die den Ge-

sellschafter betroffen haben, habe ich auch dem Stadtsenat zur Kenntnis gebracht.

GR Mag. Fritz: Zur Geschäftsordnung! Das Ersuchen, welches an Sie ergangen ist, hat sich auf § 24 des Innsbrucker Stadtrechtes bezogen. Zu den Sitzungen des Gemeinderates kann der Herr Bürgermeister städtische Bedienstete und andere sachkundige Personen mit beratender Stimme beiziehen. Ich verstehe das prinzipielle Bedenken, dass man nicht bei jeder Frage alle möglichen Initiativen usw. als beratende Auskunftspersonen im Gemeinderat beiziehen möchte. Mich würde dies nicht schrecken. Ich verstehe aber, dass manche Leute diesbezüglich gewisse Bedenken haben.

Bei den Vertretern des Anrainerforums der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) geht es nicht um irgendjemanden, sondern um vom Flughafen Innsbruck sachkundig anerkannte, einbezogene Anrainervertreter. Im Umweltforum der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) ist die Qualifikation eine etwas andere. Ich möchte den Herrn Bürgermeister ersuchen, diesbezüglich die Meinung des Gemeinderates einzuholen, auch wenn laut Innsbrucker Stadtrecht dies seine Entscheidung ist, ob er jemanden als Auskunftsperson beizieht oder nicht. Weiters ersuche ich um eine Abstimmung des Gemeinderates, ob nicht sachkundige Vertreter des Flughafenumweltforums auch als Auskunftspersonen in den Gemeinderat eingeladen werden.

Bgm. DDr. van Staa: GR Mag. Fritz, machen wir doch jetzt kein Spektakel daraus. Der Tagesordnungspunkt, welchen wir heute behandeln, lautet "Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), Erweiterung der Sicherheitszone, Information durch Geschäftsführung und den Aufsichtsrat". Wenn Sie wollen, dass der Tagesordnungspunkt "Information des Gemeinderates durch das Forum Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG)" lautet, dann habe ich nichts dagegen, wenn Sie einen solchen Antrag stellen. Dann kann man das gerne machen. Aber es gibt ein Forum und einen Vorsitzenden.

Ich würde vorschlagen, dass man zu solchen Zwecken eine Gemeinderatsenquete einberuft. Zu dieser Gemeinderatsenquete kann jede Fraktion Experten oder auch Fachleute einladen, so wie man das auch im Parlament macht. Stellen Sie sich vor, im Parlament würden dann immer

sachkundige Leute eingeladen werden und jedes Mal stellt jemand einen Antrag. Das würde den Gemeinderat ad absurdum führen.

Ich bin gerne bereit, allen Leuten zuzuhören und es können auch alle kommen. Die Initiativen schreiben mir ständig Briefe, welche ich auch beantworte. Es gibt Einzelpersonen, die protestieren, vor allem in der Nacht. Diese Menschen rufen bei mir zu Hause an, weil der Herr Bürgermeister im Telefonbuch steht. Das gibt es alles. Ich lasse dies alles in Ruhe und Gelassenheit über mich ergehen.

Es gibt jetzt eine Veranstaltung des Umweltschutzes, welche von manchen Leuten bzw. im Amt der Tiroler Landesregierung als sehr kritisch angesehen wurde, weil das eine rechtlich äußerst schwierige Sache ist. Ich habe gesagt, dass ich das durchaus noch zulässig finde, obwohl diesbezüglich die Rechtsseite sehr schwierig ist.

Ich darf nun Dir. Mag. Reinhold Falch bitten, seine Ausführungen zu machen. Ich ersuche ihn, uns über die Ausbaupläne der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft (TFG) zu informieren. Weiters ersuche ich Dir. Mag. Reinhold Falch uns für Antworten zur Verfügung zu stehen.

Dir. Mag. Reinhold Falch: Ich möchte mich in meinem Namen und auch im Namen der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft (TFG) bei Ihnen recht herzlich bedanken, dass ich die Gelegenheit habe, Sie über die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft (TFG) und insbesondere über das Pistenvorfeld zu informieren. Ich möchte Sie alle umfassend darüber informieren und bitte um Verständnis, wenn dies ein bisschen länger dauert.

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

Zach.

Ich glaube, dass es sehr wichtig wäre, dass Sie im Gemeinderat jenen Informationsstand aufweisen, den auch andere haben. Der Herr Bürgermeister hat bereits gesagt, wie die Eigentumsverhältnisse der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft (TFG) aussehen. 50 % gehören der Republik

Österreich und jeweils 25 % gehören dem Land Tirol und der Stadtgemeinde Innsbruck. Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) ist somit voll in öffentlicher Hand.

Ich kann Ihnen sagen, dass die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) ein gesundes Unternehmen ist und dass alle Investitionen am Flughafen Innsbruck von der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) selbst erwirtschaftet werden.

Ich möchte Ihnen kurz einige Informationen über die wirtschaftliche Bedeutung der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) geben. Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat für unsere Region, für das Land Tirol und für die Stadt Innsbruck eine große wirtschaftliche Bedeutung. Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat eine Bedeutung als Verkehrsunternehmen, als Wirtschaftsbetrieb und als Arbeitgeber.

Ein paar Worte kurz zum Verkehrsunternehmen. Der Flughafen Innsbruck ist ein Regionalflughafen und wird immer ein Regionalflughafen bleiben. Wir haben in etwa 670.000 Passagiere im Jahr, die wir im Linien- und Charterverkehr abfertigen. Wir haben darüber hinaus noch zirka 3500 Tonnen Luftfracht, welche mit einem eigenen Luftfrachtterminal am Flughafen Innsbruck abgefertigt wird.

Wir haben eine recht gute Linienverbindung oder Linienanbindung. Sie wissen dies wahrscheinlich alle. Es gibt neben den Inlandflügen nach Wien, Linz und Graz auch Verbindungen nach Amsterdam, nach Zürich und nach Frankfurt. Heuer im Winter gab es nach Rotterdam eine Saisonallinie. Im Sommer kommen wahrscheinlich noch die Städte Bozen und Rom dazu. So sieht es im Linienverkehr aus.

50 % unseres Aufkommens ist Linienverkehr und 50 % ist Charterverkehr. Der Charterverkehr teilt sich wieder in den so genannten Incoming-Verkehr und Outgoing-Verkehr. Die Gäste - speziell im Winter - kommen herein, um in der Stadt Innsbruck bzw. im Land Tirol Urlaub zu machen. Im Sommer fliegen sehr viele Tiroler Richtung Mittelmeerdestinationen hinaus.

Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat darüber hinaus noch eine Bedeutung als Ambulanz- und Rettungsflugzentrum. Sie kennen alle die Tirol Air Ambulanz. Sie ist eine der größten Ambulanz-

fluggesellschaften Europas. Im Krisen- und Katastrophenfall ist die Stadt Innsbruck ein wichtiger Stützpunkt. Ich möchte diesbezüglich an Galtür erinnern.

Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) trägt darüber hinaus sehr zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit unserer heimischen Wirtschaft bei. Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) fördert den Marktwert unserer Landeshauptstadt und unseres Landes. So ein tourismus-intensives Land, wie das Land Tirol und eine Kongressstadt, wie die Stadt Innsbruck, benötigt beste Fluganbindungen. Eine Region ohne Flughafen hätte auch große Probleme, was Betriebsansiedelungen und Firmenneugründungen anbelangt.

Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) ist somit ein wichtiger Faktor, was Betriebsansiedelungen und den Flughafen als Standortfaktor anbelangt. So viel zum Verkehrsunternehmen.

Nun zum zweiten Punkt. Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) als Wirtschaftsbetrieb. Mit allen seinen Betrieben, welche wir am Flughafen Innsbruck haben, ist der Flughafen Innsbruck einer der größten Wirtschaftsbetriebe unserer Landeshauptstadt. Es sind über 20 Unternehmen, die ihren Sitz, eine Filiale oder Dienststelle am Flughafen Innsbruck haben. Es gibt auch eine Zolldienststelle und eine Polizeiwachstube.

Die Umsätze, welche diese Betriebe am Flughafen Innsbruck erarbeiten, gehen pro Jahr in die Milliarden. Die Investitionen, die am Flughafen Innsbruck erarbeitet und gemacht werden, sind auch von großer Bedeutung für die Stadt Innsbruck und für die gesamte Region. Wir haben in den letzten Jahren über ATS 500 Mio investiert. Sie wissen, dass der Flughafen Innsbruck über 40 Jahre alt ist. Man hat den Flughafen Innsbruck zur ersten Olympiade gebaut. Wir haben einen sehr großen Nachholbedarf.

Der Großteil dieser Investitionen ist im Land Tirol bzw. in der Stadt Innsbruck geblieben. Der Flughafen Innsbruck ist auch eine wichtige Steuerquelle. Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Elmar Schmid kann Ihnen, was die Auswirkungen hinsichtlich Stadtfinanzen anbelangt, sicher weiteres berichten.

Ich komme zum dritten Punkt. Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat auch eine Funktion als Arbeitgeber. Die Regionalflughäfen, die größeren Flughäfen oder die Großflughäfen gehören zu den personalintensivsten Dienstleistungsbetrieben. Wir - und auch alle anderen Flughäfen - haben sehr viele hoch qualifizierte und auch dauerhafte Arbeitsplätze. Die Betriebe, welche wir am Flughafen Innsbruck angesiedelt haben, beschäftigen über 1000 Mitarbeiter. Dazu kommt noch der indirekte Multiplikatoreffekt.

Eine Studie zeigt ganz klar, dass der Beschäftigungsmultiplikator auf Regionalflughäfen 1,8 beträgt. Das heißt, dass jeder Mitarbeiter, der am Flughafen Innsbruck arbeitet, noch zusätzlich 1,8 Arbeitsplätze in der Region sichert. Darüber hinaus sind auch noch die Einkommenseffekte zu beachten, die erzielt werden. Ich glaube man kann mit Recht sagen, dass direkt und indirekt heute Tausende Tiroler und Tirolerinnen vom Flughafen Innsbruck leben.

Wir haben vor kurzem eine wissenschaftliche Studie von der Universität Innsbruck machen lassen. Univ. Prof. Dr. Christian Smekal hat diese Studie mit Studenten gemacht. Diese wissenschaftliche Studie dokumentiert ganz eindeutig, dass der Flughafen Innsbruck eine sehr wichtige Einrichtung zur Absicherung von höherwertigen Arbeitsplätzen in der Stadt Innsbruck ist. Die Wertschöpfung pro Flughafenmitarbeiter ist fast doppelt so hoch, als im Landesdurchschnitt. Dass am Flughafen Innsbruck ein hohes Ausbildungsniveau ist, brauche ich in diesem Kreis nicht näher erläutern. Dies war ein Kurzbericht betreffend der wirtschaftlichen Bedeutung der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG).

Erlauben Sie, bevor ich jetzt zum Status quo gehe, in Sachen Innverlegung, Pistenvorfeld, noch einige Worte zur Umweltpolitik des Flughafens Innsbruck zu sagen. Wie ich schon eingangs gesagt habe, ist der Flughafen Innsbruck ein Regionalflughafen und bleibt ein Regionalflughafen. Der Flughafen Innsbruck soll den Bedarf am Luftverkehr für unsere Region und für unser Land abdecken.

Der Flughafen Innsbruck - dies betone ich immer wieder - ist nicht irgend ein Selbstzweck, sondern der Flughafen Innsbruck ist zum Wohl der Innsbrucker und Tiroler vorhanden. Wir haben einen Aufsichtsrat

und eine Generalversammlung. Die Vertreter im Aufsichtsrat und in der Generalversammlung sind Vertreter der Bevölkerung. Sie geben die Unternehmenspolitik vor und kontrollieren selbstverständlich auch die Geschäftsführung und die Unternehmenspolitik.

Der Flughafen Innsbruck hat in Sachen Umweltpolitik in den letzten Jahren eine Vorreiterrolle gespielt. Dies nicht nur österreichweit, sondern sogar europaweit. Wir waren der erste Flughafen in Österreich und einer der Ersten in ganz Europa weltweit, der die lauten Chapter II Flugzeuge verbannt hat. Wir haben die strengste und schärfste Betriebszeitenregelung aller österreichischen Flughäfen. Auch der lärmsensible Flughafen Salzburg hat eine viel lockere ausgelegte Betriebszeitenregelung, wie der Flughafen Innsbruck.

Wir haben in der Stadt Innsbruck drei Lärmmessstationen. Diese werden vom Amt der Tiroler Landesregierung, von der Umweltabteilung, ausgewertet. Die Auswertungen ergeben, dass der Flughafen Innsbruck leiser ist, als jede Hauptverkehrsstraße in der Stadt Innsbruck. Der Flughafen Innsbruck hat als erster österreichischer Flughafen ein Umweltmanagementsystem eingerichtet. Der Flughafen Innsbruck hat ein Umweltzertifikat und es ist ihm erlaubt, das EU-Öko-Audit-Zeichen zu führen.

Ich möchte noch ganz kurz ein paar Worte zur Entwicklung der Passagierzahlen und der Flugbewegungen am Flughafen Innsbruck sagen. Wir haben diesbezüglich eine Folie vorbereitet. Wir möchten hiermit demonstrieren, wie die Entwicklung der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr in den letzten zehn Jahren war.

Es gibt immer wieder Horrormeldungen und Szenarien, bei denen man sagt, dass der Flughafen Innsbruck eine Entwicklung hat, die atemberaubend ist und dass der Flugverkehr immer mehr wird. Diese Folie zeigt Ihnen, dass der Flughafen Innsbruck in den letzten Jahren eine sehr kontinuierliche Entwicklung hatte. Selbstverständlich hatten wir in den 80-er Jahren eine stark steigende Entwicklung. Ich habe bei dieser Folie die letzten zehn Jahren dargestellt.

Sie sehen die Entwicklung der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr der letzten zehn Jahre. Man sieht, dass man im Jahr 1993 so einen ziemlichen Plafond erreicht hat. Die Flugbewegungen - das

waren knapp über 13.000 Flugbewegungen - sind dann doch relativ konstant geblieben. Erst im Jahr 2000 hatten wir dann einen vakanten Ausreißer. Dieser Ausreißer ist relativ leicht zu erklären. Man hat von heute auf morgen innerhalb kürzester Zeit durch den Eintritt der Air Alps Alpenländisches Flugunternehmen GesmbH die täglichen Flugbewegungen nach Wien, von fünf täglichen Flügen, auf zehn tägliche Flügen erhöht. Gleichzeitig hat man die drei täglichen Linienflüge nach Zürich auf vier tägliche Flüge erhöht.

Der Flughafen Innsbruck hat seinerzeit schon klipp und klar gesagt, dass das Überkapazitäten sind und dass es nie und nimmer so viel Bedarf am Innsbrucker Flughafen gibt. Das wird garantiert Konsequenzen haben. Das heißt, dass man diese starke Zahl bzw. diese Ausweitung an Linienflügen wieder zurücknehmen wird. Ein Jahr später ist das dann wieder erfolgt. Wir hatten im Jahr 2001 eine Abnahme der Linien- und Charterflüge von über 16 % als Folge dieser Situation. Man hat dann diese Flüge aus dem Markt genommen. Die Situation ist heute noch unverändert.

Wir haben jetzt im heurigen Jahr im Jänner diesbezüglich wieder ein Minus von 16 %. Das heißt, dass wir uns nicht unbedingt auf diesen 13.000, 13.500 oder 13.600 Flügen, so wie im Jahr 1993, einpendeln, aber wir werden nicht all zu weit davon entfernt liegen. Das ist die Situation. Es ist nicht auszuschließen, dass es wieder einmal eine Air Alps Alpenländisches Flugunternehmen GesmbH oder eine andere Fluggesellschaft gibt, die sagt, dass man fünf mal am Tag nach Graz fliegen kann und dies auch versucht. Dies würde unsere Statistik natürlich wieder gewaltig in die Höhe puschen. Die Statistik fällt aber garantiert wieder zusammen. Das ist die Situation, wie sie ist bzw. wie sie in den letzten Jahren gewesen ist.

Man kann davon ausgehen und der Trend ist, glaube ich, eindeutig, dass unser Markt in der Stadt Innsbruck nicht mehr her gibt. So viel zur Umweltpolitik und zu den Flugbewegungen. Ich bedanke mich sehr für die Aufmerksamkeit. Ich komme jetzt zu dem Thema, welches Sie insbesondere ins Detail informiert. Das ist der Status quo in Sachen Innverlegung und in Sachen Pistenvorfeld.

Ich möchte ganz kurz für all jene, die mit dieser Materie nicht so vertraut sind, ein bisschen ausholen. Die Tiroler Flughafenbetriebs-

gesmbH (TFG) hat im letzten Jahr das 75-Jahr Jubiläum gefeiert. Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) gibt es eigentlich schon relativ lange.

Die Zivilflugplatzbewilligung - nach der heute gearbeitet wird - gibt es seit dem Jahre 1960. In dieser Zivilflugplatzbewilligung steht klipp und klar, dass der Flughafen Innsbruck sicher und reibungslos betrieben werden muss. Es muss ein sicherer und reibungsloser Verkehr Gewähr leisten sein. Der Flughafen Innsbruck hat eine befestigte Piste von 2000 m. Diese Piste ist für den Sichtflug, also ohne Instrumente und für den Instrumentenflugbetrieb nach Kategorie eins, ausgelegt.

Jedes Luftfahrzeug, das die Betriebssicherheitsgrenzen, was speziell das maximale Abfluggewicht und die Start- und Landestrecken angeht, einhält, kann in der Stadt Innsbruck landen und starten. Dazu kommt noch, dass diese Maschine der Lärmzulässigkeitsverordnung entsprechen muss. So ist eigentlich der Status quo.

Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid hat sich mit der rechtlichen, inhaltlichen Beurteilung dieser Sachen sehr eingehend befasst. Er wird Ihnen dann im Detail sagen, wie es mit der rechtlichen, inhaltlichen Beurteilung aussieht. Ich möchte einleitend noch einmal sagen, dass jede Flughafenpiste in Österreich nach den österreichischen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen einen Schutzbereich haben muss. Dieser Schutzbereich soll frei von Hindernissen sein. Wenn Hindernisse auftreten, können diese Hindernisse gekennzeichnet oder befeuert werden. Wenn es eine Befeuern gibt und damit die Sicherheit Gewähr leistet ist, entspricht diese Piste den österreichischen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen.

Die Grüne Parlamentsfraktion hat im Juli 2000 eine parlamentarische Anfrage bezüglich der Flugsicherheit am Flughafen Innsbruck gestellt. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat diese Anfrage ganz klar beantwortet. In dieser parlamentarischen Beantwortung steht ganz klar, dass der Flughafen Innsbruck nach den österreichischen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen sicher ist.

Ich möchte Ihnen anhand einer Folie diesen Schutzbereich ganz kurz erläutern. Sie sehen die Flughafenpiste nach den österreichischen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen. Am Ende einer Piste sollte ein 60 m langer Sicherheitsstreifen sein. Dieser ist nicht befestigt. Darüber hinaus

sind 300 m Pistenvorfeld. Wir erfüllen die Grenzen Richtung Stadt, wie Sie sehen, problemlos. In ausreichendem Maß ist diese Sicherheitsfläche Gewähr leistet. Im Westen der Piste sehen wir, dass nach 60 m der Inndamm und der Inn ist. Zwischen Piste und Inndamm gibt es noch einen Geh- und Fahrradweg. Dieser stellt auch ein Hindernis dar.

Die österreichische Luftfahrtbehörde hat diesen Fahrradweg mit einer Grün-Rot-Ampel gesichert und damit dieses Hindernis entschärft. Dieser 2 m hohe Inndamm wurde markiert und infolge dessen sind damit die österreichischen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen sozusagen erfüllt. Jetzt gibt es die so genannte Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation). Österreich ist Mitglied dieser internationalen Zivilluftfahrtbehörde. Die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) hat bis Ende 1999 an die Mitgliedsstaaten eine Empfehlung ausgegeben, dass am jeweiligen Pistenende nach diesem Sicherheitsstreifen zumindest eine 90 m lange so genannte "runway end safety area" bestehen muss.

Ende 1999 wurde diese Empfehlung in einen Standard überführt. Für die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) und auch für mich als Geschäftsführer möchte ich Folgendes sagen: Früher war das eine Empfehlung, jetzt ist das ein Standard geworden. Selbstverständlich hat jeder Passagier, der in der Stadt Innsbruck in das Flugzeug einsteigt, das Recht, dass er am Flughafen Innsbruck einen Sicherheitsstandard hat, wie es international üblich ist. Ich war auch der Erste der gesagt hat, dass wir jetzt alles unternehmen müssen, dass dieser internationale Sicherheitsstandard auch am Flughafen Innsbruck erfüllt wird.

Wir haben dann unverzüglich mit der Obersten Zivilluftfahrtbehörde Kontakt aufgenommen. Ich muss aber sagen, dass seitens der Obersten Zivilluftfahrtbehörde auch an uns herangetreten wurde, wie wir diesen Standard erfüllen können. Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, hat auch ganz dezidiert gesagt, dass dies nicht eine Empfehlung ist, die wir an die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) richten. Wir wurden aufgefordert, diesen Standard zu erfüllen.

Man hat dann angefangen, sich Varianten zu überlegen und darüber zu diskutieren. Die erste Variante, die wir ins Auge gefasst haben bzw. welche die Oberste Zivilluftfahrtbehörde an uns herangezogen hat, war das so genannte Kiesbett.

Betreffend dem "Ground Arresting System", wie es auf Neu-deutsch heißt, hat die Oberste Zivilluftfahrtbehörde Recherchen durchgeführt. Zwar nicht in Österreich, weil es so etwas in Österreich nicht gibt. Sie haben sich in ganz Europa und darüber hinaus weltweit umgesehen, wie es mit diesem Kiesbett, mit diesem "Ground Arresting System" aussieht. Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde hat sofort gesagt, dass das für den Flughafen Innsbruck keine endgültige Lösung sein kann. Ein Kiesbett kann nur eine temporäre Maßnahme werden, bis wir eine endgültige Lösung gefunden haben.

Sie haben sich dann umgesehen und letzten Endes ist herausgekommen, dass dieses Kiesbett für die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft (TFG) eine nicht akzeptable Variante wäre. Man muss sich Folgendes vorstellen: Wenn ein Flugzeug landet und durch einen "Worst Case" sehr spät aufsetzt, hat das Flugzeug natürlich eine hohe Geschwindigkeit. Normalerweise marschiert das Flugzeug dann gerade aus. Wenn das Kiesbett am Ende der Piste in der Pistenrichtung vorhanden wäre, dann wäre das sinnvoll. So sieht es auch auf diesen Flughäfen aus, bei denen sie dies überprüft haben.

Bei uns ist das nicht möglich, weil der Inndamm und der Inn an dieser vorgesehenen Stelle ist. Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde hat gemeint, dass man dieses Kiesbett am letzten Pistendrittel oder am letzten Pistenviertel Richtung Gasthof Kranebitten hinauflegt und dass man dort ein Kiesbett macht. Ich sehe, dass Sie selber den Kopf schütteln. Genau so ist es auch. Wenn schon dieser "Worst Case" eintreten würde, dann müsste ich ein Flugzeug dort hinaus reißen. Aber wie soll das gehen? Das Flugzeug würde kippen und die Katastrophe wäre noch größer, als wenn das Flugzeug gerade aus rollt.

Dann hat man noch Folgendes herausgefunden: Wenn das Flugzeug beschädigt im Kiesbett liegen bleibt und Kerosin ausläuft, sickert das Kerosin in dieses Kiesbett ein. Wenn sich das Kerosin entzündet, ist

das nicht mehr zum Löschen. Man kann Schaum darauf sprühen und Wasser darauf spritzen so viel man will. Wenn ich sonst ein Flugzeug habe, das irgendwo liegt und ich dies mit Schaum und mit allen technischen Möglichkeiten, die man hat, bekämpfen kann, sind natürlich die Löschmaßnahmen viel effizienter und leichter.

Das waren die Hauptgründe, warum man diese Variante verworfen hat. Es gibt insgesamt vier Varianten. Das Kiesbett war die erste Variante. Die zweite Variante war die Brücke über den Inn. Dies wurde immer wieder diskutiert. Es wurde immer wieder in den Medien transportiert, es gab diesbezüglich Leserbriefe usw. Man muss sich vorstellen, wie weit die Piste bei uns in Richtung Inn geht.

Beim Inn befindet sich ein zwei Meter hoher Inndamm, damit das hundertjährige Hochwasser problemlos durchfließen kann. Jetzt müsste man auf diesen zwei Meter hohen Inndamm noch eine Brückenkonstruktion darauf bauen. Die hätte eine größere Ausdehnung wie jedes Fußballfeld. Sie wäre ungefähr 300 m breit und über 100 m lang. Das wäre ein viel größeres Hindernis, als das Hindernis derzeit. Bezüglich der Optik müssen wir gar nicht sprechen, was das für Konsequenzen hätte. Dazu kommt noch die Bremswirkung.

Das Pistenvorfeld ist dazu da, dass ein Flugzeug, wenn es über die Piste hinausrollt, keine befestigte Piste bzw. befestigte Fläche hat, sondern eine Wiese. Das Flugzeug rollt über die Piste hinaus. Dadurch, dass ein Flugzeug schwer ist, sinkt es in der Wiese ein. Es reißt dann zwar dem Flugzeug das Vorwerk weg, aber es kommt zum Stillstand.

Wenn man auf diese Brückenkonstruktion noch einen halben Meter Humus darauf geben müsste, dass sich das Flugzeug auch eingraben kann, dann glaube ich, dass sich weitere Ausführungen diesbezüglich von selbst erübrigen. Diese Brückenkonstruktion hat die Oberste Zivilluftfahrtbehörde auch verworfen. Es gab dann immer wieder Diskussionen, welche Varianten noch möglich wären.

Die dritte Variante war dann die Verschiebung der Piste. Man wollte die komplette Flughafenpiste nach Osten, also Richtung Stadt, verschieben. Das hat natürlich auf den ersten Blick interessant geklungen. Man muss sich Folgendes vorstellen: Wir haben Richtung Osten bis zum

Fischerhäuslweg eine grüne Fläche. Es ist zwar die Storchenstraße auch in dieser Gegend, aber es wäre theoretisch denkbar. Wir haben dann eine Expertise an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in Auftrag gegeben. Nach einiger Zeit haben wir dann vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie diese Expertise erhalten. Dort ist ganz eindeutig enthalten, dass dies eine massive Verschlechterung der Hindernissituation wäre.

Die Situation ist jene, dass es einen so genannten Sicherheitszonenplan gibt, der in allen Innsbrucker Haushalten oder Häusern vorhanden ist. Es gibt eine Anflugfläche bzw. Abflugfläche. Sie müssen sich das in etwa so vorstellen. Es gibt Richtung Völs eine Anflugfläche und Richtung Stadt eine Anflugfläche. Diese ist von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde genau vorgeschrieben. Sie ist auch grundbücherlich in den Innsbrucker Häusern so verankert. Man hat in Richtung Innsbruck, wenn ich jetzt an die Heiligjahrsiedlung bzw. Ursulinen denke, die Häuser bis an diese Fläche herangebaut.

Genau so ist es Richtung Völs, Richtung Cyta. Gerade in letzter Zeit, in der die Elektro Schuler GesmbH das neue Gebäude gebaut hat und die Mölk Therese OHG den großen Bau veranlasst hat. Diese Gebäude in der Gegend vom Cyta wurden bis auf Zentimeter an diese Fläche herangebaut. Das heißt, dass zwischen der Heiligjahrsiedlung und der Stadt Innsbruck und auf der anderen Seite Völs, diese Flughafenpiste von 2000 m eingebettet und eingeschnürt ist. Auf Grund der Situation, kann sich die Piste weder nach links noch nach rechts verschieben. Wenn ich Richtung Stadt Innsbruck verschieben würde, dann fallen die Ursulinen usw. in diese Fläche hinein und stellen massive Luftfahrthindernisse her.

Dies würde die Oberste Zivilluftfahrtbehörde, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nicht machen. Die gleiche Situation ergibt sich Richtung Völs. Wenn man die Piste Richtung Völs - nur 10 m - verschieben würden, dann sind jene Gebäude, die dort errichtet wurden, massive Luftfahrthindernisse. Man kann sagen, dass man dies in fünf oder zehn Jahren abreißen könnte, aber wer hat schon solche Gedanken.

Wie bereits gesagt, ist das die Situation, welche die Verschiebung der Piste nach Osten oder nach Westen anbelangt. Daher erledigt sich jede Anfrage, was eine Pistenverlängerung betrifft. Eine Pistenverlängerung ist technisch auf Grund dieser Situation mit den Anflugflächen nicht möglich. Die Höhe der umliegenden Gebäude sind auf die derzeitige Pistenlänge und Pistenlage berechnet. So viel zur dritten Variante, zur Verschiebung der Piste nach Osten. Diese Variante ist technisch nicht möglich.

Jetzt gibt es nicht mehr viele Varianten. Es gibt nur mehr folgende Variante: Pistenverkürzung. Wir haben eine 2000 m lange Piste. Diese 2000 m lange Piste ist für einen Regionalflughafen, wie es der Flughafen Innsbruck ist, okay. Man kann mit einer 2000 m langen Piste den Flughafen Innsbruck wirtschaftlich betreiben.

Die Regionalflugzeuge, wie der Tyrolean Jet, der 5070 Canadair Jet oder die Bae 146 sind sehr leise. Die Bae 146 ist ein englisches Fluggerät mit vier Triebwerken und ist auch sehr leise. Diese Jetgeräte sind eigentlich die zwei leisesten Geräte, die wir am Flughafen Innsbruck haben. Diese Regionalflugzeuge haben relativ schwache Triebwerke. Mit diesen zwei Typen, mit dem Tyrolean Jet, dem Canadair Jet und mit der Bae 146 haben wir jetzt schon immer wieder Probleme, sowohl im Sommer, als auch im Winter. Wir haben Probleme bei heißen Temperaturen, aber auch bei meteorologischen Bedingungen, wenn es schneit oder wenn ungünstige Temperaturen im Winter herrschen.

Es müssten dann am Flughafen Innsbruck entweder Koffer zurückgelassen werden bzw. die Maschine muss irgendwo en route heruntergehen und muss einen so genannten "Fuel-Stop" oder einen Tankstopp einlegen. Ich möchte auch noch etwas zur derzeitigen Situation mit unserer 2000 m langen Piste sagen. Wir haben im Winter Charter und an 15 Tagen im Jahr ein sehr großes Charteraufkommen, speziell vor Weihnachten bis Ende März und an den Samstagen.

Wir haben Skandinavische Fluggesellschaften und die renommierte SAS, die früher mit der lauten MD-80 in die Stadt Innsbruck geflogen ist. Seit dem letzten Jahr wird ausschließlich mit dem neuesten Fluggerät die Stadt Innsbruck angeflogen. Die SAS setzt diese Maschine nach Innsbruck ein. Diese Boing 737-800 hätte normalerweise 179 Sitz-

plätze. Bei einem Flug nach Innsbruck verkauft die SAS nur 145 Sitzplätze von Stockholm nach Innsbruck. Das heißt, sie fliegen mit 34 leeren Sitzplätzen nach Innsbruck. Jeder im Gemeinderat kann sich ausrechnen, dass diesbezüglich schon gewisse wirtschaftliche Fragen auftauchen, ob man diese Maschine nicht besser nach Salzburg einsetzen soll, denn diese haben eine 2800 m lange Piste und deshalb gibt es keine Probleme. Man kann auch nach Friedrichshafen fliegen, denn das ist auch nicht weit weg und die haben auch eine sehr lange Piste. Dort können sie mit voller Zuladung landen.

Ich möchte damit nur sagen, dass wir mit der derzeit vorhandenen 2000 m langen Piste gut leben können. Wenn wir die Piste um diese im Raum stehenden 120 m verkürzen, dann wird natürlich die Situation noch schwieriger, als wie wir sie derzeit haben.

Es stellt sich dann die Frage, welche Fluggesellschaft oder welcher Reiseveranstalter noch nach Innsbruck fliegt, wenn es Alternativen gibt. Dann fliegt er eben wieder nach München, Friedrichshafen oder nach Salzburg. Genau so ist es natürlich für unsere Tirolerinnen und Tiroler und für unsere Innsbruckerinnen und Innsbrucker, wenn sie in den Urlaub fliegen. Derzeit ist es möglich, mit dem gleichen Fluggerät, wie die SAS hat, also mit dieser Boing 737-800, zu fliegen. Mit diesem Fluggerät kann non-stop von Innsbruck nach Antalya, in die Türkei, geflogen werden. Wenn die Piste verkürzt wird, dann kann man laut unseren Berechnungen, nicht mehr von Innsbruck in die Türkei ohne Zwischenstop fliegen. Es wäre nur mehr über einen Zwischenstop in Salzburg, Graz usw. möglich.

Die Fluggesellschaften bzw. die Reiseveranstalter würden dann sagen, dass ihnen Innsbruck zu teuer geworden ist. Dieser Zwischenstop kostet so viel Geld. Wenn Sie heute in die Reiseveranstalterkataloge zum Beispiel von Gulet hineinsehen, dann sehen Sie, dass bei einem Flug ab Innsbruck pro Person ATS 500,-- Zuschlag verrechnet wird. Wir werden sehen, wie hoch der Zuschlag dann ist. Es stellt sich auch die Frage, ob nicht gewisse Reiseveranstalter sagen, dass sie sich das nicht mehr antun. Wir fliegen nur noch ab Salzburg oder bieten Flüge ab Verona an. Bei einer Pistenverkürzung besteht die Gefahr, dass wir sowohl im Incoming-Verkehr, als auch im Outgoing-Verkehr dann wirklich Probleme bekommen.

Ich habe jetzt sehr viel über die verschiedenen Varianten erzählt. Jetzt möchte ich Ihnen noch ganz kurz sagen, welche Aktivitäten der Flughafen Innsbruck gesetzt hat, seit diese Empfehlung in einen Standard umgewandelt wurde. Wie schon gesagt, haben wir permanent Kontakte mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie seit Ende 1999 gehalten. Die Recherchen vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie haben relativ lange gedauert. Sie haben die Sache aber seriös untersucht, gerade das Kiesbett. Sie haben sich europaweit und weltweit die Sache angesehen.

Über die parlamentarische Anfrage der Innsbrucker Grünen im Parlament habe ich bereits gesprochen. Die Sicherheit am Flughafen Innsbruck wurde in dieser Anfrage auch vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bestätigt. Im Dezember wurden weitere Informationsgespräche in der Stadt Innsbruck mit den Gesellschaftern der Stadt Innsbruck und dem Land Tirol geführt. Der Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat im Dezember 2000 dann massiv über die Varianten, speziell über das Kiesbett, gesprochen. Im Jänner 2001 war eine Delegation im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in der Stadt Wien.

Man hat von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie herausgefunden, wie es mit diesen Varianten aussieht. Bei der Sitzung vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat man uns mitgeteilt, dass der Bescheid bis zum Frühjahr 2001 der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) zugehen wird. Den Bescheid haben wir leider nicht im Frühjahr bekommen, sondern erst am 7.11.2001. Wir haben einen Verpflichtungsbescheid bekommen. Das heißt, dass uns das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie aufgetragen hat, einen entsprechenden Antrag zwecks Einbeziehung dieses geforderten Pistenvorfeldes in das Flugplatzareal zu stellen. Dieser Antrag muss innerhalb von drei Monaten gestellt werden.

Wir haben dann weitere Gespräche geführt. Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid ist mit mir in die Stadt Wien in das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gefahren. Wir haben dort mit Ministerialbeamten über die rechtliche Situation bzw. Beurteilung

gesprächen. Dann ist die Oberste Zivilluftfahrtbehörde im Dezember 2001 in die Stadt Innsbruck gekommen. Man hat über die Varianten diskutiert. Am 1.2.2002 haben wir dann diesen Antrag, den man uns aufgetragen hat, an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie abgesendet. So weit zum Status quo.

Ich möchte abschließend noch einmal dezidiert Folgendes erklären: Die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft (TFG) hat nie und nimmer vorgehabt, die Piste zu verlängern. Keinen einzigen Quadratmeter. Es ist dies eine reine Sicherheitsmaßnahme, damit wir unseren Tirolern und Gästen einen internationalen Sicherheitsstandard bieten können. Das muss ich als Geschäftsführer der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft (TFG) fordern und das fordert das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Es kommt kein Quadratmeter Piste dazu.

Ich glaube, dass sich der Flughafen Innsbruck in den letzten Jahren zu einem "Schmuckkastl" entwickelt hat. Wir haben sehr viel in das Passagierservice investiert. Wir haben eine neue Ankunftshalle, eine neue "Check-in-Halle" und ein Parkhaus gebaut. Die Rahmenbedingungen für einen kleinen aber feinen Regionalflughafen wurden geschaffen. Wir werden auch eine gute Gastronomie am Flughafen Innsbruck ansiedeln. Dies wird bis zur nächsten Wintersaison so weit sein, dass wir diese auch präsentieren können. Dann haben wir eine tolle Visitenkarte für die Stadt Innsbruck und das Land Tirol.

Das einzige Problem, welches wir haben, ist das Sicherheitsproblem. Man darf dies nicht bagatellisieren. Ich möchte auf alle Fälle verhindern, dass am Flughafen Innsbruck etwas passiert. Ich möchte diesbezüglich gar nicht an Kaprun usw. denken. Man muss etwas machen. Ich bitte um Ihr Verständnis und um Ihre Mithilfe und danke Ihnen sehr für die Aufmerksamkeit. (Beifall von allen Seiten)

Bgm.-Stellv. Zach: Vielen Dank Dir. Mag. Reinhold Falch.

Ich schlage vor, dass Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Elmar Schmid noch ein paar Ergänzungen - wenn dies notwendig ist - macht.

Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid: Ich wurde vom Herrn Bürgermeister als Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden Lan-

desbaudirektor Dipl.-Ing. Rupert Amann eingeladen. Landesbaudirektor Dipl.-Ing. Rupert Amann kann heute nicht in den Gemeinderat kommen.

Dir. Mag. Reinhold Falch hat Ihnen einen sehr umfassenden Bericht vorgelegt. Ich darf aus der Sicht des Aufsichtsrates sagen, dass der Aufsichtsrat als Entscheidungsorgan des Flughafens Innsbruck keinen anderen Informationsstand hat, als wie ihn Dir. Mag. Reinhold Falch vollständig dargelegt hat. Der Aufsichtsrat der Tiroler Flughafenbetriebs-gesmbH (TFG) hat in seinen Beschlüssen natürlich diese Informationen zum Anlass genommen, um entsprechende Beschlüsse auf Grund der Anträge des Geschäftsführers zu fassen.

Ich möchte Ihnen noch speziell zum anhängigen Verfahren, die Position und Beschlusslage des Aufsichtsrates der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) erläutern. Diesbezüglich spielt natürlich die Frage des Sicherheitsstandards eine besondere Rolle. Man hat gefragt, wie der Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie rechtlich und inhaltlich zu beurteilen ist. Diese Beurteilung war dann für den Beschluss des Aufsichtsrates der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) für die Entscheidung wesentlich. Bei der Frage des Sicherheitsstandards gibt es auch in der öffentlichen Meinung und in den Äußerungen ein gewisses Pendel. Ich möchte das ganz extrem sehen.

Das Pendel schlägt aus. Warum wird der Flughafenbetrieb nicht bis zum Pendel eingestellt, wenn es Sicherheitsprobleme gibt. Warum ist überhaupt eine fast exzessive Maßnahme der Innverlegung notwendig, wenn der Flughafen sicher ist, wenn also die Sicherheit gegeben ist. Die Frage, wie der Sicherheitsstandard zu beurteilen ist, richtet sich naturgemäß nach den österreichischen innerstaatlichen Rechtsvorschriften. Das ist die Zivilflugplatzverordnung. In dieser Zivilflugplatzverordnung sind die Sicherheitsstandards vorgegeben.

In diesen Bestimmungen wird keine sehr enge Definition bezüglich Sicherheitsstandards gegeben. Es wird nur ein relativ breiter Freiraum für die fachliche Beurteilung und Begutachtung durch die Behörde eingeräumt. Bezogen auf den Flughafen Innsbruck bedeutet das, dass im östlichen Teil ein sehr komfortabler Sicherheitsstandard gegeben ist, der nichts zu Wünschen übrig lässt.

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

Im westlichen Teil, im westlichen Vorfeld des Flughafens Innsbruck befinden sich Hindernisse, Flugfahrthindernisse bzw. Luftfahrthindernisse. Ich komme jetzt zu der Frage, warum der Flughafen Innsbruck trotzdem betrieben werden kann. Die Bestimmungen der Verordnung lassen Folgendes zu: Bei bestimmten Maßnahmen, wie etwa Kennzeichnung und Befeuerung, kann der Flughafenbetrieb trotzdem aufrecht erhalten bleiben. In der Stadt Innsbruck wurde etwa die Landeschwelle weiter in die Piste hineinverlegt, damit der Inndamm bei der Landung als Hindernis ausgeschaltet ist.

Besondere Maßnahmen lassen es zu, dass nach der Beurteilung der Behörde die Sicherheit trotzdem gegeben ist. Das ist der Stand, seit es die Zivilflugplatzverordnung gibt. Die Zivilflugplatzverordnung gibt es seit 1972 in unveränderter Form.

Sicherheitsstandards unterliegen, so wie andere Standards, wie etwa Umweltstandards, einer gewissen Entwicklung. Das ist bekannt. Dies gilt nicht nur auf dem Flugsektor, sondern auch auf anderen Gebieten. Die fachlich beurteilende Behörde hat natürlich solche Entwicklungen zu beobachten. Das ist ganz klar.

Ich komme jetzt zur Empfehlung bzw. Standards der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation). Es ist allgemein bekannt, dass dieser Standard kein Teil der österreichischen Rechtsvorschriften ist. Unser österreichisches Recht wurde nicht rezipiert. Jetzt kommt der springende Punkt. In der fachlichen Beurteilung der Sicherheit kann natürlich so eine Standardisierung von gewissen Vorstellungen in der Sicherheit nicht übersehen werden bzw. unbeachtet bleiben. Das war damals - wie Dir. Mag. Reinhold Falch bereits geschildert hat - für die Oberste Zivilluftfahrtbehörde der Anlass, diesbezüglich tätig zu werden. Das Sicherheitsproblem, welches es in einer gewissen Weise gibt, obwohl der Flughafen Innsbruck nach den österreichischen Vorschriften "safe" ist, ist neu zu überdenken.

Diese Überlegungen haben insgesamt im Konnex schließlich auch zum Bescheid der Obersten Zivilluftfahrtbehörde vom 22.10.2001 geführt. Der Bescheid beinhaltet eine Anordnung für den Flughafen Innsbruck, einen Antrag zu stellen und das westliche Pistenvorfeld in die Flughafengrenzen bzw. in das Flughafenareal einzubeziehen. Ich gebe offen zu, dass zumindest das Organ Aufsichtsrat, keine große Freude mit dieser Art des Bescheides hatte. Ich darf mich diesbezüglich auch an die qualifizierten Wortmeldungen von GR Dr. Rainer erinnern.

Wir hätten gemeint - aber diesbezüglich sind die Meinungen der fachlich versierten Juristen und der Techniker geteilt -, dass entsprechende Sicherheitsmaßnahmen direkt nach dem § 141 Luftfahrtgesetz angeordnet werden könnten. Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde hat diesen Weg als gehbar erachtet und hat den Flughafen Innsbruck zur Antragstellung mit der Maßgabe verpflichtet, dass der Antrag so zu modifizieren ist, dass entsprechende Sicherheitsmaßnahmen in diesem westlichen Pistenvorfeld gesetzt werden können.

Was sich das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. die Oberste Zivilluftfahrtbehörde an Sicherheitsmaßnahmen vorstellt, wurde nicht im Spruch, sondern in der Begründung des Bescheides deutlich zum Ausdruck gebracht. Mit einem Satz gesagt, der Antrag bzw. die dann zu erwartende Erledigung lautet dahingehend, dass der als Luftfahrthindernis zu qualifizierende Innfluss möglichst weit an den westlichen Rand des Pistenvorfeldes, wenn es einbezogen ist, verschoben werden soll.

Es ist keine absolute Definition, keine absolute Aussage. Das ist der Inhalt des Bescheides. Ich wurde in der Diskussion gefragt, warum man diesen Bescheid nicht bekämpft hat. Ich darf Ihnen aus dem Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) Folgendes berichten: Wir haben uns die Sache nicht ganz einfach gemacht. Wir haben den Bescheid in alle Seiten gedreht und gewendet. Wir haben uns Fachauskünfte eingeholt. Wir haben auch einen öffentlich-rechtlich spezialisierten Rechtsbeistand beauftragt. Wir haben es so weit gebracht, dass wir eine Beschwerde erheben hätten können. Es wäre sicher auch möglich gewesen, aus eher formellen Standpunkten, aus einer gewissen Unbestimmtheit des Beschei-

des heraus, den Verwaltungsgerichtshof zu befassen, aber das hätte das Problem nicht gelöst.

Mit diesem Bescheid ist eines zuzugeben. Es wurde die eigentliche Entscheidung, nämlich die Anordnung der Sicherheitsmaßnahmen in eine zweite Stufe verschoben. Ich möchte das nicht unbedingt negativ sehen. Es gibt nämlich dann in dieser zweiten Stufe entsprechende Verhandlungen vor Ort und es wird ein entsprechendes Verfahren abzuführen sein. Es kann der Flughafen Innsbruck und auch von anderer Seite noch einiges eingebracht werden.

Die Sache selbst nur aus formaler Sicht zu verhindern, hat der Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) nicht gemacht. Letzten Endes wohl überlegt in nur jene Richtung, die Ihnen Dir.

Mag. Reinhold Falch in puncto Sicherheit schon nahe gebracht hat. Ich sage Ihnen das auch ganz offen. Die Vertreter des Bundes, die immerhin die Hälfte der Stimmen im Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) besitzen, hätten nicht für eine Beschwerdeerhebung gestimmt. Das hat jeder von Ihnen dort bekannt gegeben, weil in der Verantwortung des einzelnen Aufsichtsrates diese Beschwerde keinen Platz gefunden hätte.

Man hätte damit nur einen unnötigen Aufschub erreichen können. Nicht einmal einen Aufschub, denn weitere Recherchen zur Frage der Verwaltungsgerichtshofbeschwerde haben eindeutig ergeben, dass dieser Beschwerde keine aufschiebende Wirkung zuerkannt worden wäre. Das hätte bedeutet, dass man so oder so, den Antrag innerhalb der Frist von drei Monaten hätte stellen müssen. Ich frage mich dann, was dies soll, wenn das Verfahren läuft und man dann zwei Jahre später vom Verwaltungsgerichtshof eine Entscheidung in formeller Hinsicht bekommt. So viel zur Beurteilung des Inhaltes vom Bescheid und der rechtlichen Qualifikation von Seiten des Aufsichtsrates der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG).

Ich möchte noch sagen, dass die Aussage von Dir. Mag. Reinhold Falch, der Geschäftsführung der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), in Richtung Pistenverlängerung zu jeder Zeit und auch in Zukunft vom Aufsichtsrat geteilt wird.

Es handelt sich bei diesem Bescheid und beim Antrag um die Schaffung eines Pistenvorfeldes und nicht wie von manchen immer wieder

behauptet wird, um eine Pistenverlängerung. Eine solche Unterstellung muss von Seiten des Aufsichtsrates der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) mit aller Entschiedenheit abgelehnt werden. Es sitzen Vertreter im Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), die sich natürlich auch über die Belange der Anrainer, der Bevölkerung und der Auswirkungen, auch auf die negativen Auswirkungen des Flughafens, schon Gedanken machen.

Sie werden nicht die Entscheidung der Ministerien, die im Flughafen tätig sein, in Zweifel ziehen, dass sie ernsthaft gemeint sind und etwas anderes ausdrücken, als tatsächlich gewollt ist. Es kommt jedenfalls eine Pistenverlängerung in diesem Zusammenhang nicht in Frage, jedenfalls nicht über die Entscheidung des Aufsichtsrates der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG). Das möchte ich zum Schluss noch bekräftigen und damit meine Ausführung schließen. Danke schön. (Beifall von allen Seiten)

Bgm. DDr. van Staa: Ich möchte Ihnen als Eigentümerversorger, die mir in der Eigenschaft als Herr Bürgermeister zuletzt zugegangenen Schriftstücke zur Kenntnis bringen. Ich habe den Auftrag gegeben, dass von allen Vorgängen, die der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) bekannt werden, auch die Marktgemeinde Völs zu informieren ist. Dies habe ich auch dem Bürgermeister der Marktgemeinde Völs mitgeteilt. Darüber hinaus habe ich gesagt, dass ich für den Bürgermeister und für die Gemeindevertreter der Marktgemeinde Völs jederzeit zu Gesprächen oder Diskussionen bereit bin.

Ich habe Dir. Mag. Reinhold Falch und den Aufsichtsratsvorsitzenden schriftlich gebeten, in den Gemeinderat zu kommen. Ich habe bereits gesagt, dass sich Landesbaudirektor Dipl.-Ing. Rupert Amann entschuldigt hat, weil er mehrere Bürgermeistertermine zum heutigen Tag vereinbart hatte. Deshalb ist sein Stellvertreter Dr. Schmid gekommen.

Ich habe ein Schreiben von der Marktgemeinde Völs erhalten. Es war ein Schreiben von einer Bürgergruppe mit einer Liste von 1 1/2 Seiten oder 1 3/4 Seiten Unterschriften. Diese Bürgergruppe hat Folgendes an die Marktgemeinde Völs, zu Händen des Bgm. Dr. Vantsch, gerichtet:

"Sehr geehrter Herr Bürgermeister!

Meldungen aus ORF und Presse über eine Innverlegung im Zusammenhang mit der Startbahnerweiterung veranlassen Bürger des Ortsteiles Werth zu folgender Resolution:

- Eine Innverlegung ist die 'teuerste Lösung', um Sicherheitsauflagen zu erfüllen. Es gibt andere - billigere - technische Möglichkeiten, die schon öfters ausgeführt worden sind.

Unabhängig von diesem Schreiben habe ich diese Meinung immer wieder gegenüber der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) vertreten und insbesondere gebeten, zu prüfen, ob eine Verteilung des Sicherheitsvorfeldes im Osten des Flughafens, in den Westen möglich wäre. Das wäre die günstigste Lösung gewesen. Dies konnte nach einer Prüfung - wie mir versichert wurde - nicht realisiert werden.

Eine zweite Möglichkeit wäre die Anlegung einer Sandspur als Bremsung. Diese Möglichkeit konnte auch nicht realisiert werden. Es gab auch Diskussion, allenfalls eine Innverlegung in einem kleineren Ausmaß, das gerade die Richtlinien erfüllt hätte, vorzunehmen. Aber auch das wurde insbesondere von den Aufsichtsratsmitgliedern des Bundes zurückgewiesen. Dann schreibt die Bürgergruppe weiter:

- Eine Innverlegung führt garantiert zur Steigerung der Flugfrequenz (Airbus).

Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) sagt, dass durch eine Innverlegung selbst, keine Steigerung der Flugfrequenz gegeben ist, weil keine Verlängerung der Start- und Landebahn erfolgt.

- Eine Innverlegung führt zum Verlust wertvoller Kulturgründe.

Das ist richtig.

- Eine Innverlegung zerstört den letzten zugänglichen Auwaldbestand auf Völser Boden.

Das halte ich persönlich für möglich. Ich kann dies aber ohne Gutachten nicht nachvollziehen.

- Eine Innverlegung zerstört naturbelassene Ufer und Kiesbänke.

Es wird von anderen betont - ich bin dem auch genau nachgegangen -, dass gerade das Innbett dort kein natürliches Ufer ist, sondern ein künstlich angelegtes Ufer. Selbst die Ökologen des Landes Tirol sind der Meinung, dass durch eine Verlegung des Inns eine Verbesserung angestrebt werden müsste. Dem steht die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) sehr positiv gegenüber.

- Eine Innverlegung beeinträchtigt das Naturdenkmal 'Völser Gießen'.

Ich kann das nicht bestätigen. Dies gehört ernsthaft geprüft.

- Eine Innverlegung führt zum Verlust des für Völs so wichtigen, weil 'sonnigen' Naherholungsspazierweges entlang des Inns.
- Eine Innverlegung verursacht nur Kosten, die der Steuerzahler zu tragen hat.

Es ist richtig, dass die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) und der Steuerzahler zahlen müssen. Wenn es die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) finanzieren kann, trägt die Kosten die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG). Aber wenn die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) es nicht finanzieren kann, muss der Steuerzahler zahlen.

- Eine Innverlegung lässt den Grundwasserspiegel steigen und führt unweigerlich zu Kellervernässungen von Wohnobjekten.

Diesbezüglich ist sicherlich ein Ausgleich im Sinne eines Beweissicherungsverfahrens zu schaffen. Es gilt das Verursacherprinzip.

- Ein solch massiver Eingriff in die Natur erfordert eine Umweltverträglichkeitsprüfung.

Das ist alles im Behördenverfahren zu regeln. Auf das Behördenverfahren selbst, hat die Stadt Innsbruck keinen Einfluss.

Die Bewohner im Ortsteil Werth leiden durch das von Jahr zu Jahr zunehmende Verkehrsaufkommen von Bahn, Umfahrungsstraße, Autobahn und Flügen.

Davon bin ich zutiefst überzeugt.

Die Lärmschutzmaßnahmen zur Inntalautobahn hin haben auf Grund der geringen Damm- bzw. Mauerhöhen nur sehr wenig bewirkt.

Wir bitten Sie, Herr Bürgermeister, unsere Anliegen aufzugreifen und die nötigen Schritte einzuleiten. Im Einzelnen geht es neben der Innverlegung um die

- Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen zur Autobahn

Diesbezüglich werde ich den Bürgermeister von der Marktgemeinde Völs mit aller Kraft unterstützen, weil wir diese Problematik im Bereich Sieglinger - Mentlberg in gleicher Weise haben und hier eine breite Solidarisierung möglich wäre. Ich habe das heute auch dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gesagt.

- Wiedereinführung von Tempo 100 auf der Autobahn bis zur Ausfahrt Kranebitten

Ich habe heute dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gesagt, dass ich es für begrüßenswert halten würde, im Gemeindegebiet der Stadt Innsbruck zumindest zu prüfen, ob nicht eine weitere Temporeduktion auf 80 km/h möglich wäre.

- Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnlinie im bewohnten Gebiet.

Auch das haben wir bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) laufend eingefordert.

- Nein zum Hubschrauberlandeplatz; es genügt, wenn der Christophorus mehrmals täglich über unsere Dächer fliegt.

Ich habe dafür Verständnis. Man muss das zentrieren und nicht neue Lande- und Startplätze für Fluggeräte erzeugen. Das bringt sicherlich nur Belastungen für neue Gebiete.

- Nein zu einer eventuellen Baustoffrecyclinganlage zwischen Gießen und Axamer Bach."

Das ist keine Frage, in der die Stadt Innsbruck in irgend einer Weise tangiert ist. Das ist eine Angelegenheit der Marktgemeinde Völs. Darauf hat Bgm. Dr. Vantsch den Schreibern wie folgt geantwortet:

"Vorausschicken darf ich auch, dass die Marktgemeinde Völs bereits bisher alle rechtlichen und politischen Möglichkeiten ausgeschöpft hat und weiter ausschöpfen wird, um die geplante Verlängerung des westlichen Pistenvorfeldes am Innsbrucker Flughafen unter gleichzeitiger Verlegung des Innflusses zu verhindern. Ich hoffe, dass ich diesen Standpunkt der Marktgemeinde Völs, der sich auf den Gemeinderatsbeschluss vom 6.4.1990 stützt, bei meinen Statements und Erklärungen in den Medien klar genug zum Ausdruck gebracht habe, wie wohl bekannt ist, dass gerade die Presse die Dinge oft anders zu Papier bringt, als sie gesagt wurden und dass Rundfunk und Fernsehen die Möglichkeit haben, durch Bild- und Tonschnitt die Dinge anders darzustellen, als sie vorgetragen wurden.

Eine Erfahrung, die der Völser Bürgermeister macht, ist mir auf Grund meiner subjektiven Wahrnehmung auch nicht immer ganz fremd, die aber von Journalisten heftig aus ihrer Sicht immer bestritten wird.

Es gibt außerdem eine schriftliche Erklärung der betroffenen Grundeigentümer von damals, in der sie festhalten, dass sie im Falle der Innverlegung mit einem Grundverkauf an die Betreiber, gleichgültig, wie hoch der Grundpreis auch sein mag, nicht einverstanden sind. In dieser Erklärung sprechen sich alle betroffenen Grundeigentümer gegen die Innverlegung aus und wird darin von allen Gefertigten definitiv festgestellt, dass keinerlei Grund verkauft wird. Ich hoffe, dass sich die betroffenen Grundeigentümer dann, wenn die Grundablöseangebote auf den Tisch kommen, an diese Erklärung noch erinnern.

Ich kann Ihnen aus eigener Erfahrung Folgendes sagen: Ich war bei der Bürgerinitiative Umfahrung Innsbruck anwesend, um die Bauern dort zu schützen. Ich habe sie gebeten mir zu versprechen, dass sie nicht nachgeben. Nachher ist das Gerede losgegangen. Sie haben Folgendes gesagt: Warum fährt die Bahn nicht über meinen Grund, damit ich auch noch die Ablöse bekomme. Wahrscheinlich kann sich Bgm. Dr. Vantsch auf seine Grundeigentümer viel besser verlassen, wie der Bürgermeister von der Stadt Innsbruck. Ich habe hier einiges erlebt.

Stehen sie zu ihrem Wort, dann führt der Weg nur noch über die Enteignung, ein Weg, den Dir. Mag. Reinhold Falch, der Geschäftsführer der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), beim Informationsabend für den Gemeinderat der Marktgemeinde Völs am 29.1.2002 für nicht begehbar hielt.

Abgesehen von der Eigentümerposition ist die rechtliche Stellung der Marktgemeinde Völs in der Frage der Verlängerung des westlichen Pistenvorfeldes des Innsbrucker Flughafens unter gleichzeitiger Verlegung des Innflusses relativ schwach. Die Gemeindegrenze ist in diesem Verfahren rechtlich irrelevant. Gleich verhält es sich mit der Widmungsfrage, bedarf die geplante Maßnahme keines Widmungsaktes durch die Marktgemeinde Völs.

Das trifft auch auf die Stadtgemeinde Innsbruck zu. Wir haben hier keine Sonderstellung im Widmungsverfahren. Der Stadt Innsbruck ist diesbezüglich nicht mehr zugestanden, als der Gemeinde Pfafflar oder auch der Marktgemeinde Völs.

Die Parteistellung und die Parteienrechte der Marktgemeinde Völs, der unmittelbar betroffenen Grundeigentümer und der Nachbarn sind in den für die Verlegung des Innflusses und die Verlängerung des westlichen Pistenvorfeldes geforderten Verfahren (Wasserrechtsverfahren; naturschutzrechtliches Verfahren; Rodungsverfahren; Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren, sofern ein solches überhaupt gefordert ist) relativ beschränkt. Die Marktgemeinde Völs wird ihre rechtlichen Möglichkeiten jedoch ausschöpfen und wir wollen hoffen, dass alle, denen in den Verfahren Parteistellung zukommt, hier sind vor allem die betroffenen Grundeigentümer angesprochen, dies auch tun.

Eines meines Erachtens große Bedeutung kommt der politischen Komponente zu. Ich kann mir nicht vorstellen, dass man eine klare Gegnerschaft in einer Gemeinde mit 7.000 bis 8.000 Einwohnern einfach übergehen bzw. überfahren kann. Ich gehe davon aus, dass der weit überwiegende

Teil der Völser Bevölkerung gegen die geplante Maßnahme ist. Hier bieten Aktionen, wie Ihre Resolution vom Jänner 2002, für den Gemeinderat eine gute Unterstützung.

Ich hoffe, dass sich die Betroffenen in der Friedenssiedlung und in der Völsersee-Siedlung auch noch entsprechend artikulieren werden, wohnt dort doch immerhin fast die Hälfte der Völser Bevölkerung. Eines darf allerdings nicht nochmals passieren, dass, wie vor zirka elf Jahren bei einem Hearing zum Thema Verlängerung des westlichen Pistenvorfeldes am Flughafen Innsbruck unter gleichzeitiger Verlegung des Innflusses, im kleinen Stadtsaal in der Stadt Innsbruck, zu dem die Bevölkerung von der Stadt Innsbruck und der Marktgemeinde Völs eingeladen war, nur ein paar Gemeinderäte und Landespolitiker erscheinen und die betroffene Bevölkerung durch Abwesenheit glänzt. Was die Verantwortlichen in der Marktgemeinde Völs betrifft, so gehe ich davon aus, dass sie parteiübergreifend hinter der Völser Bevölkerung stehen. Die Marktgemeinde Völs wird so wie bisher, die Entwicklung genau verfolgen und die jeweils notwendigen Schritte setzen.

Zu den in der Resolution geforderten Lärmschutzmaßnahmen darf ich wie folgt festhalten:

- Nein zum Hubschrauberlandeplatz

Das Projekt eines ÖAMTC-Christophorus-Flugrettungszentrums in der Marktgemeinde Völs ist bereits seit Juli 2000 vom Tisch und ist seither kein Thema mehr. Das Projekt ist endgültig gefallen.

- Nein zu einer eventuellen Baustoffrecyclinganlage zwischen Gießen und Völserbach

Gegen dieses Projekt hat sich die Marktgemeinde Völs von Anfang an mit allen ihr zur Verfügung stehenden rechtlichen Möglichkeiten zur Wehr gesetzt. Bereits seit dem Jahr 1999 ist dieses Projekt vom Tisch.

- Wiedereinführung von Tempo 100 auf der Autobahn bis zur Ausfahrt Kranebitten

Die Marktgemeinde Völs wird sich bei den zuständigen Stellen für die gewünschte Geschwindigkeitsbeschränkung einsetzen und alles versuchen, sie durchzusetzen.

Vielleicht haben wir diesbezüglich gemeinsam einen Erfolg.

- Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen zur Autobahn

Für die Errichtung des Lärmschutzdammes mit aufgesetzter Lärmschutzwand entlang der Autobahn im Bereich Völs-Ost und Werth hat die Marktgemeinde Völs einen Betrag von zirka € 145.350,-- (ATS 2 Mio) ausgelegt. Die Gesamtkosten haben sich inklusive Bepflanzung auf zirka € 363.350,-- (ATS 5 Mio) belaufen. Der Lärm-

schutzdamm wurde damals von Fachleuten basierend auf Lärmmessungen und genauen Berechnungen der zur erwartenden Lärminderung geplant und in der Folge ausgeführt. Ich glaube, dass die Maßnahme gut war, wenngleich es nie gelingen wird, Bereiche entlang von Verkehrswegen lärmschutzfrei zu stellen. Man hat damals das technisch mögliche und wirtschaftlich vertretbare gemacht, liegt der Lärmschutzdamm immerhin zwischen Autobahn und Völser Umfahrungsstraße. Eine Aufstockung der bestehenden Lärmschutzwand kann ich mir allein schon aus statischen Gründen nicht vorstellen. Eine Einhausung der Autobahn dürfte, selbst wenn sie möglich wäre, an den Kosten scheitern.

Die Marktgemeinde Völs wird sich bei den zuständigen Stellen darüber informieren, ob und in welchem Umfang Lärmbeschränkungen durch bauliche Maßnahmen möglich und finanzierbar sind.

Für die Bewohner der Wohnanlage Werth Rain 15 bis 19, welche die Resolution auch unterschrieben haben, darf ich ergänzend festhalten, dass ich ein erklärter Gegner des Baues dieser Wohnanlage war, da mir damals schon klar war, dass es über kurz oder lang Probleme mit dem Verkehrslärm in diesem Bereich geben wird. Meine Warnungen wurden von den Bauwerbern in den Wind geschlagen. Ich war schon seinerzeit der Meinung, dass sich der Werth Rain auf Grund der schon gegebenen und zu erwartenden zusätzlichen Lärmbelastungen nicht für eine Wohnverbauung eignet. Da der geltende Flächenwidmungsplan die Bauflächen jedoch als Wohnbauland ausgewiesen hatte, bestand ein Rechtsanspruch auf die beantragte Verbauung und ich musste die Wohnanlage bewilligen. Ich habe bei der Bauverhandlung darauf hingewiesen, dass sich die Bauliegenschaft im Nahbereich intensiver Verkehrs- und Lärmerreger befindet und dass die Marktgemeinde Völs künftige Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen ablehnt. Leider hatte meine Aussage keinen normativen Charakter und es war auf Grund der bestehenden Widmung nicht möglich, das Bauvorhaben aus den genannten Gründen abzulehnen.

Ich treffe diese Feststellung nicht zuletzt auch deswegen, weil es gerade wieder in der jüngsten Zeit Bestrebungen für eine weitere Wohnverbauung im Werth Rain gibt.

- Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnlinie im bewohnten Gebiet
Die Forderung nach Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnlinie ist nicht neu."

Die Bahn ist heute nicht Gegenstand, könnte aber für uns von Interesse sein. Das Schreiben wird dem Referenten für Umwelttechnik und Abfallwirtschaft zur Kenntnis gebracht und jeder Gemeinderat kann dieses Schreiben haben. Es soll auch den Leuten zur Kenntnis gebracht werden.

Es wird immer wieder von manchen Leuten betont, dass der Herr Bürgermeister irgendwo, irgendetwas verschweigen würde. Ich möchte schon, dass die Zuhörer auch sehen, dass man wirklich überhaupt nichts verschweigt. Ich habe dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie am 25.2.2002 einen Brief geschrieben, von dem ich schon gesprochen habe:

"Anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 28.2.2002 werden um 14.30 Uhr die Geschäftsführung, sowie der Aufsichtsratsvorsitzende der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) die Mitglieder des Innsbrucker Gemeinderates über die Erweiterung der Sicherheitszone des Flughafens Innsbruck umfassend informieren.

Sehr geehrter Herr Minister, sofern Du es für erforderlich hältst, zu der oben genannten Gemeinderatssitzung einen Vertreter/eine Vertreterin Deines Ministeriums zu entsenden, dürfen wir um kurze Mitteilung bitten, damit wir für einen gebührenden Platz im Gemeinderatssitzungssaal Vor-sorge treffen können."

Ebenfalls ist diese Einladung an Bgm. Dr. Vantsch am 22.2.2002 gegangen, an Dir. Mag. Reinhold Falch am 19.2.2002, an den Landesbaudirektor Dipl.-Ing. Rupert Amann am 19.2.2002 und in seiner Vertretung an Aufsichtsratsvorsitzenden-Stellv. Dr. Elmar Schmid am 19.2.2002. Ich kann nur sagen, dass ich mich wirklich in dieser Angelegenheit strapaziert habe. Wenn es eine Möglichkeit gibt, die Innverlegung zu vermeiden, dann bin ich aus Kostengründen und Sparsamkeitsgründen der Erste, der massiv für die Nicht-Innverlegung eintritt, weil das nur Probleme und Kosten für die Stadtgemeinde Innsbruck und vor allem für den Flughafen Innsbruck verursacht. Das ist mein Wissensstand.

Ich stehe auch für alle Auskünfte und für alle detaillierten Anfragen zur Verfügung und bin bereit, immer jedermann in alle Schriftstücke Einblick zu gewähren, die den Flughafen Innsbruck betreffend. Darüber hinaus habe ich mit den Bundesvertretern und mit den Landesvertretern gesprochen. Es ist so, wie es von Dir. Mag. Reinhold Falch und vom Aufsichtsratsvorsitzenden-Stellv. Dr. Elmar Schmid dargelegt wurde. Die Eigentümerversammlung hat diese Beschlüsse zur Kenntnis genommen. Es gibt überhaupt keine Möglichkeit dies als Eigentümer, wenn man nicht schadenersatzpflichtig wäre, zu verhindern. Wir können diesbezüglich

nicht mit nicht-rechtsstaatlichen Methoden eingreifen. Die Stadtgemeinde hat 25 % Eigentum an der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG).

Ich habe den einstimmigen Beschluss des Aufsichtsrates der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG). Dieser wurde zustimmend in der Eigentümerversammlung mit den anderen Eigentümern, drei Viertel Eigentümerversammlern, zur Kenntnis genommen, um nicht dem Vorwurf ausgesetzt zu sein, dass die Sicherheitsmaßnahmen den wirtschaftlichen Interessen der Stadt Innsbruck untergeordnet sind. (Beifall von Seiten der Fraktionen "Für Innsbruck" und Rudi Federspiel - Freie Liste)

StR Mag. Schwarzl: Ich freue mich über die Gelegenheit, dass wir im Gemeinderat umfangreich die Möglichkeit haben, Fragen zu stellen und vielleicht auch in eine kleine Diskussion kommen. Ich habe mir einen recht umfangreichen Fragenkatalog vorbereitet. Dieser betrifft noch einmal die rechtliche Situation, aber auch die Sicherheit, die Maßnahme, die alternativen Kosten und die weitere Vorgangsweise. Ich möchte aber mit jenen Fragen anfangen, die durch den Herrn Bürgermeister, als auch durch Dir. Mag. Reinhold Falch und den Aufsichtsratsvorsitzenden-Stellv. Dr. Schmid aufgeworfen wurden.

Herr Bürgermeister, Sie betonen immer, dass wir nur mit 25 % Miteigentümer sind. Die Stadt Innsbruck ist aber die Standortgemeinde. Positiv formuliert kann man sagen, dass die Stadt Innsbruck vom Flughafen Innsbruck am meisten profitiert. Negativ formuliert kann man sagen, dass die Bewohner und Bewohnerinnen, die Anrainer und Anrainerinnen am meisten leiden. Weder die Republik Österreich, noch das Land Tirol, ist so massiv vom Flughafen Innsbruck tangiert, wie die Stadt Innsbruck. Deshalb glaube ich, dass ein besonderes Engagement der Stadt Innsbruck über ihren formalen Anteil hinaus sicher angebracht wäre.

Sie haben gemeint, Dir. Mag. Reinhold Falch, dass eine Region ohne Flughafen nicht möglich ist. Diese Meinung teile ich 100 %ig. Ich glaube, dass niemand im Gemeinderat, den Flughafen Innsbruck zusperren oder wirtschaftlich ruinieren will. (Beifall)

(GR Mag. Fritz: Kann man festhalten, dass wir dies einstimmig beschlossen und wir mitgestimmt haben.)

Für mich gilt der einstimmig gefasste Gemeinderatsbeschluss von 1999, in dem sich die Stadt Innsbruck ganz klar zum Flughafen Innsbruck als regionalen Anbindungsflughafen bekennt. Man muss dazu sagen, dass es regionale Flughäfen wie Bozen gibt, die wesentlich kürzere Pisten haben, als der Flughafen Innsbruck. Die Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt AG und die Air Alps Alpenländisches Flugunternehmen GesmbH rittern sehr massiv um diesen Markt. Wir werden sehen, wie es weitergeht.

Dir. Mag. Reinhold Falch, Sie haben auch behauptet, dass der Innsbrucker Flughafen ...

(Bgm. DDr. van Staa: Ihr habt gegen die Subventionierung gestimmt.

Wenn wir für diese Linien Subventionsanträge stellen würden, wie in Südtirol, dann möchte ich euch sehen.)

Die Kritik war, dass es kein Subventionsansuchen war, sondern dass es in den Jahresvoranschlag der Landeshauptstadt Innsbruck unter dem Titel "Wirtschaftsförderung" hineingeschwindelt wurde. Kommen wir nicht vom Thema ab.

Dir. Mag. Reinhold Falch, Sie haben gemeint, dass der Innsbrucker Flughafen leiser ist, als jede Hauptverkehrsstraße. Ich möchte Sie fragen, ob Ihnen als Flughafendirektor schon bewusst ist, dass man im Flugverkehr nicht immer nur die Dauerschallpegel, so wie an der Autobahn, heranziehen soll, sondern dass man im Flugverkehr vor allen Dingen die maximalen Schallpegel und die sind einfach nicht zu leugnen, beachten soll.

Ich habe mir gerade vom letzten Wochenende die Flugereignisse und den Schallreport dazu besorgt. Es ist einfach unbestritten, dass wir bei den Ursulinen - auch wenn die MD-80 fast nicht mehr herkommt, was ich sehr begrüße - trotzdem immer noch Spitzen über 90 Dezibel/100 Dezibel haben. Sogar in Allerheiligen, wo eigentlich solche Spitzen nie erreicht werden, hatten wir am Wochenende etliche Schallereignisse über 80 Dezibel. Ich glaube, dass man den Fluglärm und den Straßenverkehrslärm nicht in einen Topf werfen kann.

Ich habe noch eine Frage betreffend die Flugentwicklungszahlenlinie und den Charter. Ich habe mir auch so eine Aufstellung vorbereitet, allerdings ab 1989, ab dem einstimmigen Gemeinderatsbeschluss - Be-

kenntnis zum Regionalflughafen. Von Horrorszenarien habe ich nie gesprochen, sondern die Horrorszenarien finde ich eher im Masterplan, in dem auch die Innverlegung enthalten ist. Dazu komme ich noch.

Es gab von 1989 bis 2000 - die genauen Zahlen von 2001 sind mir nicht vorgelegen - eine Zunahme beim Linienverkehr um 94 %. Bei der Charter-Anzahl gab es eine Zunahme um 195 % und insgesamt im Linien- und Charterverkehr um 107 %, was die Flugbewegungen Linien- und Charterverkehr anbelangt. Wir hatten von 1999 auf 2000 eine Zunahme der Frequenz um 26 %. Von 2000 auf 2001 haben wir, wahrscheinlich auch verursacht durch den 11.9.2001 und Turbulenzen beim Linienverkehr, wieder einen Rückgang um 16 %. Wir haben aber immer noch von 1999 bis Ende 2001 eine Zunahme um 10 % im Linien- und Charterverkehr.

Eine Frage taucht mir diesbezüglich auf. Sie haben gesagt, dass damit der Innsbrucker Markt gesättigt ist und dass der Innsbrucker Markt nicht mehr her gibt. Ich frage mich aber, wie dann im Masterplan des Flughafens Innsbruck, den wir auch im Gemeinderat behandelt haben, ein Prognoseszenario stehen kann. Betreffend die Flugfrequenzsteigerung im Linien- und Charterbereich bis 2014 von 60 % gemessen an 1998, wäre das ein Anstieg von 13.018 Flugbewegungen auf 20.829 allein im Linien- und Charterverkehr. Wie kann dann behauptet werden, dass im selben Zeitraum ein Passagieraufkommenszuwachs von 120 % zu prognostizieren ist, was bedeuten würde, dass dies von rund 600.000 Passagieren auf rund 1,3 Mio Passagieren gestiegen ist.

Wenn der Markt gesättigt ist, wie Sie sagen, wie kann dann aber ein Masterplan so ein euphorisches Szenario enthalten, was offensichtlich gar nicht mehr möglich ist.

Ich komme dann noch zu Ihrer Aussage: Der Flughafen bzw. seine Organe haben nie an eine Pistenverlängerung gedacht. Ich habe auch nie oder wir haben auch nie und ich weiß dies auch von den Anrainervertretern, von einer Pistenverlängerung im Sinne, dass ein Meter Asphalt zur Piste dazu käme, gesprochen. Ich möchte aber darauf hinweisen und Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Elmar Schmid hat es schon erwähnt, dass die Schwelle 08, also die westliche Schwelle, zur Kompensation des Inn-dammes um zirka 103 m Piste einwärts versetzt ist.

Aus dem Masterplan geht hervor, dass bei dem Langfristszenario nach der Innverlegung diese Schwelle wieder diese 103 m Pisteauswärts verrückt werden kann. Im Masterplan ist sie auch verrückt, wenn man das nachmisst. Verrückt nicht im Sinne von "Irre", sondern von Metern hinausgelagert. Das hieße dann für meinen Hausverstand, zumindest was die Landung anbelangt, dass die verfügbare Piste, nicht die asphaltierte Piste, sondern die verfügbare Piste, um 103 m länger wird, weil die Schwelle den erst möglichen Aufsatzpunkt bei der Landung bedeutet. Sollte ich diesbezüglich irren, werde ich sicher belehrt werden.

Jetzt komme ich zu den rechtlichen Fragen. Ich kann mich erinnern, dass gleich nach den Gemeinderatswahlen 2000 das erste Mal aufgetaucht ist, dass wir den Inn verlegen müssen, weil die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) diese Empfehlung mit 90 m "runway end safety area" von einer Empfehlung in einen Standard umgewandelt hat. Rechtlich fährt diesbezüglich die Eisenbahn darüber.

Wir haben uns diesen Annex 14 - was gar nicht so einfach war - aus Toronto besorgt. Wir haben uns den Gesamten und nicht nur diese eine Passage, die in ihrer Anfragebeantwortung vom Flughafen Innsbruck schon beigelegt wurde, besorgt. Wir und auch unsere Juristen kommen diesbezüglich nur zu einem Schluss.

Ich möchte Folgendes zur Aufklärung sagen: Die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) ist eine Unterorganisation der Vereinten Nationen, der etliche Mitgliedsstaaten angehören. Sie gibt für die internationale Zivilluftfahrt Empfehlungen und Standards vor. Diese sind aber, sowohl die Empfehlungen, als auch die Standards, nur dann umzusetzen, wenn sie auch in ein nationales Recht übergeführt wurden.

Dir. Mag. Reinhold Falch hat heute schon gesagt, dass man den nationalen Rechtsvorschriften sehr wohl entspricht. Laut § 35 Zivilflugplatzverordnung, muss man bei der 300 m hindernisfreien Zone, entweder das Hindernis entfernen, kennzeichnen oder ausreichend befeuern. Man muss auf Grund der Änderung der Internationalen Zivilluftfahrtbehör-

de (ICAO - International Civil Aviation Organisation) doch erwägen, sich diesem Standard anzuschließen.

Meiner Rechtsmeinung nach wäre der richtige Weg jener, dass man die Zivilflugplatzverordnung, die es seit 1972 gibt, ändert. Ob man das will oder nicht, ist eine andere Frage. Andererseits denke ich gerade, wenn es Anrainerrechte betrifft, Folgendes: Es wäre sehr wohl sinnvoll, dass die Zivilflugplatzverordnung auch einmal geändert wird, weil 1972 das Flugverkehrsaufkommen noch nicht so groß war, wie jetzt. Zu dieser Zeit hat es die Lärmprobleme in diesem Maße noch nicht gegeben.

Die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) hat verlangt, dass Abweichungen von ihren Empfehlungen oder Standards angezeigt werden, dass sozusagen die Piloten in ihren Flugplänen der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) sehen, was bei gewissen Flughäfen zu berücksichtigen ist. Die Republik Österreich hat im September 2000 so eine "notification" an die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) eingebracht. Sie ist auch im Annex 14 zu lesen. Diese lautet wie folgt:

"Obwohl die österreichischen Vorschriften für Code drei und vier Flughäfen ein "runway end safety area" von mindestens 300 m vorschreiben, erlauben es die topographischen Bedingungen bei einigen Flughäfen nicht, die volle Länge nach 342 Annex 14, also diese 90 m, vorzusehen."

Die Republik Österreich hat der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) schon gemeldet, dass bei manchen Flughäfen dies aus topographischen Gründen und ich gehe davon aus oder es könnte sein, dass Innsbruck gemeint war, nicht eingehalten werden kann. Die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) selber schreibt im Annex 14, dass die Herstellung dieser "runway end safety area" Flächen einbezieht, auf denen die Errichtung gerade zu prohibitiv schwierig ist.

Ich würde annehmen, dass eine Flussverlegung einmal etwas relativ schwieriges ist. Wenn die zuständige Behörde dies für wesentlich hält, kann daran gedacht werden, einige der festgelegten Entfernungen zu

unterschreiten. Ich war dann auch gar nicht weiter verwundert, als ich den Bescheid, der im November eingelangt ist, gelesen habe. Dieser Bescheid erwähnt nämlich die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) nur mehr noch am Rande.

Die Bescheidbegründung beruft sich vor allen Dingen auf den § 35 der Zivilflugplatzverordnung, bei dem erwähnt wird, dass bei dieser 300 m hindernisfreien Zone, Hindernisse beseitigt oder ausreichend gekennzeichnet werden müssen. Die Bescheidbegründung sagt mehr aus, als der Bescheid selbst. Der Aufsichtsratsvorsitzende-Stellv. Dr. Schmid hat selbst gesagt, dass es zur Herstellung und Aufrechterhaltung der dringend notwendigen Hindernisfreiheit gemäß § 35 Zivilflugplatzverordnung 1972, unerlässlich ist, nun auch das westliche Pistenvorfeld im maximalen möglichen Ausmaß in das Flugplatzareal des Flughafens Innsbruck einzubeziehen. Dies entspricht auch den Anforderungen und Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) zur Herstellung einer "runway end safety area".

Der Hauptgrund ist der § 35 Zivilflugplatzverordnung. Meiner Meinung nach, beinhaltet der § 35 Zivilflugplatzverordnung aber keine Verpflichtung Innsbrucks, dieses Hindernis zu beseitigen, sondern es muss nur ausreichend gekennzeichnet sein.

Diese Rechtskonstruktion, wie das zwingend abgeleitet wird, bzw. wie eben von Anfang an der Bevölkerung mitgeteilt wird, dass wir gar nicht anders können, kann ich immer noch von meinem juristischen Hausverstand her nachvollziehen. Aus einer Anfragebeantwortung einer Grünen Anfrage geht hervor, dass der Flughafen Innsbruck derzeit sicher ist. Dies hat Dir. Mag. Reinhold Falch schon erwähnt.

Ich möchte aber auch noch auf die Marktgemeinde Völs eingehen. Sie, Herr Bürgermeister, haben den Brief von Bgm. Dr. Vantsch vorgelesen. Mich würde interessieren, ob im Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) auch darüber diskutiert wurde, allenfalls an eine Verlegung der Gemeindegrenzen zu denken. Wir wissen, dass die Gemeindegrenze zwischen der Stadt Innsbruck und der Marktgemeinde Völs mitten durch den Inn verläuft. War das ein Diskussionsthema und wurde es eventuell deshalb fallen gelassen, weil im Streitfall, wenn sich

beide Gemeinden nicht einig sind, denn es sind zwei verschiedene Verwaltungsbezirke, die Bundesregierung über die Verlegung der Gemeindegrenzen entscheiden müsste?

Meine Frage bezieht sich nur darauf, ob das im Zuge der Antragstellung Diskussionsgegenstand im Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) war. Wenn man die Gemeindegrenze nicht verlegt und davon gehe ich einmal aus, dann heißt das, dass das westliche Pistenvorfeld in der Marktgemeinde Völs liegen wird. Jetzt ist mir schon klar, dass die Kommunalsteuer, die der Innsbrucker Flughafen mit all seinen Betrieben der Stadt Innsbruck bringt auch in der Stadt Innsbruck bleiben wird, weil die Hauptbetriebsgebäude nicht in die Marktgemeinde Völs wandern, sondern in der Stadt Innsbruck bleiben.

Wie wir aus dem Schreiben von Bgm. Dr. Vantsch gehört haben, wehrt sich die Marktgemeinde Völs immer noch sehr massiv gegen die Innverlegung. Ist daran gedacht oder wird es dazu Gespräche geben, dass man sagt, dass man die Marktgemeinde Völs freiwillig, in einem gewissen Ausmaß am Kommunalsteueraufkommen des Flughafens Innsbruck, beteiligt. Man wird der Marktgemeinde Völs irgendetwas anbieten müssen, um sie zu diesem Schritt zu bewegen.

Wenn die Gemeindegrenze nicht verlegt wird, dann liege ich wohl auch richtig in der Annahme, dass nicht die Stadt Innsbruck ein allfälliges Naherholungsgebiet zwischen der Autobahn und dem Flughafen Innsbruck mit Auwald und Vogelpopulation errichten wird, sondern höchstens die Marktgemeinde Völs dort ein Erholungsgebiet errichten wird.

Ich habe dazu folgende Frage an die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG): Wie sinnvoll ist es, nach der Innverlegung wieder einen Auwald zu pflanzen, wenn doch gerade das Ziel der Innverlegung die Hindernisbeseitigung ist und wie sinnvoll ist es, dort Vogelpopulationen anzusiedeln, was Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger auch vorgeschlagen hat. Man weiß, dass Vögel erklärte Gegner von Strahltriebwerken sind, weil Vögel diesbezüglich auch schon sehr oft zu Unfällen beigetragen haben. Die saugt es hinein.

Die letzte Frage ist bezüglich dieser Antragsache. Die Antragsfrist ist am 7.2.2002 verstrichen. Mich würde interessieren, ob es mög-

lich ist, den genauen Wortlaut der Antragstellung an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu erhalten oder zu hören oder später einsehen zu können.

Eine Frage noch zum Argument der Sicherheit. Es ist auch unbestritten, dass keiner im Gemeinderat möchte, dass im Umfeld des Innsbrucker Flughafens und da meine ich nicht nur den Inndamm, irgendetwas passiert. Mir scheint aber die Sicherheitsdebatte sehr fokussiert nur auf den Inndamm und wir wissen alle, dass der Flughafen in der Stadt Innsbruck, schon sehr zentral im Stadtgebiet liegt. Überall in ganz Europa und weltweit versucht man, Flughäfen aus den Städten hinauszubekommen. Das geht bei uns nicht. Es würde auch unzumutbar sein, zu sagen, dass jetzt die Wattener den Flughafen nehmen müssen. Das wollen wir auch nicht.

Aber wurde schon einmal untersucht oder gibt es eine Risikoanalyse für den Innsbrucker Flughafen, nämlich auch betreffend die Wohnbevölkerung in der Stadt Innsbruck, in Hall und in den Mittelgebirgsgemeinden. Es wird immer nur von den "Overrun-Unfällen", also wenn eine Maschine bei der Landung zu kurz kommt oder zu weit in die Piste hineinlandet und nicht auslaufen kann, berichtet.

Was ist, wenn eine Maschine im Landeanflug abstürzt oder so wie in Zürich, wo die Maschine zu früh gelandet ist und in einem Wald gestürzt ist. Im Bereich Innsbruck wäre es vielleicht die Gießen-Siedlung gewesen. Gibt es solche Risikoanalysen? Diese wären ganz interessant zu sehen. Es fehlt am Innsbrucker Flughafen auch ein Radar.

Wir haben auf der einen Seite den Instrumentenanflug über den Leitstrahl von Rattenberg herein, wobei auch auf Sichtflug übergegangen werden muss, weil die Piste versetzt ist, gegenüber dem geraden Leitstrahl. Wir haben das Sichtanflugverfahren für die kleineren Privatjets, die sozusagen von Jenbach nach Kolsassberg, Bergisel und sich dann über dem Stadtgebiet einfädeln. Ich habe mitbekommen, dass es Schwierigkeiten gibt, die zu orten. Es wird vom Tower immer wieder nachgefragt, wo sie sich befinden, welche Lage sie haben und wie hoch sie sind. Es wird mit dem Feldstecher vom Tower versucht, eine Maschine zu orten, die im Sichtflug näher kommt.

Die Gefahr von beinahe Kollisionen, die Flieger sprechen von "near collisions", ist nicht unerheblich. Solche "near collisions", die auch zu Kollisionen werden könnten, könnten über bebautem dicht besiedeltem Gebiet passieren. Meine Frage dazu ist Folgende: Warum fokussiert man sich immer nur auf den Inndamm? Der Flughafen Innsbruck ist - und das ist weltweit unbestritten - einer der schwierigst anzufliegenden, einer der problematischsten und einer der wenigen Flughäfen, der sich in einem dicht besiedeltem Zentralraum in Mitten von hohen Bergen befindet. Warum wird diese Sicherheitsfrage immer nur auf die Frage der Passagiere, welche auch wichtig ist und nicht nur auf die Frage der Wohnbevölkerung hin fokussiert. Ich bitte Sie, Dir. Mag. Reinhold Falch oder Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid, zu diesen Fragen Stellung zu nehmen.

Bgm. DDr. van Staa: Ich möchte bitten, sich in den Anfragen kürzer zu fassen. Wir haben 40 Gemeinderäte, die auch alle Anfragen stellen wollen. Ich habe nichts dagegen. Wir werden keine Beschlüsse fassen, ob ein Verfahren einzuleiten ist oder nicht, denn das regelt die österreichische Rechtsordnung. Es geht heute um die vollinhaltliche Information des Gemeinderates. Man kann klare Fragen stellen und wir sind dankbar, dass die Flughafenorgane ohne rechtliche Verpflichtung, im Gemeinderat Auskunft geben. Wir haben eine ganze Liste. Ich möchte nichts abwürgen. Wir werden Publikumsdiskussionen, Meditationsverfahren und Umweltschutzdiskussionen bezüglich dieser Frage haben.

In der Marktgemeinde Völs wird auch heftig debattiert. Ich würde jetzt den Flughafendirektor und dann den Aufsichtsratsvorsitzenden-Stellv. Dr. Schmid bitten, die gestellten Fragen zu beantworten. StR Mag. Schwarzl hat folgende Feststellung getroffen: Sie hat etwas merkwürdig angemerkt, dass die Stadt Innsbruck 25 % Eigentum hätte und sie ein besonderes Engagement zeigen müsste. Ich glaube, dass die Stadtgemeinde Innsbruck diesbezüglich mehr als alle anderen Gesellschafter Engagement gezeigt hat, in dem sich der Gemeinderat ständig mit dieser Frage befasst und der Gemeinderat ständig Resolutionen beschlossen hat.

Der Gemeinderat hat gemeinsam mit dem Land Tirol Lärm-messanlagen installiert. Der Gemeinderat und ich selbst oft genug, haben beim Flughafendirektor interveniert. Es wurden alle Anfragen im Gemein-

derat nach bestem Wissen und Gewissen beantwortet. Dass wir im Vergleich mit Europa den leisesten Flughafen in der Stadt Innsbruck haben, hat sich mittlerweile nicht nur in der Stadt Innsbruck, sondern in ganz Europa herumgesprochen. Ich habe mich diesbezüglich sehr bemüht.

Ich habe eine Finanzausgleichsverhandlungssitzung in Salzburg platzen lassen und eine Sitzung in Wien an den Rande des Abbruchs gebracht, weil die damaligen Finanzminister Dr. Staribacher und Edlinger den Verkauf der Bundesanteile von 50 % an die Österreichische Armaturen Gesellschaft durchsetzen wollten. Sie hatten bereits die Zustimmung von den anderen Landeshauptstädten, wo sich Flughäfen befinden.

Es war keine Kleinigkeit, dies durchzusetzen und eine Sitzung platzen zu lassen, bei der alle neuen Landesfinanzreferenten, darunter eine Reihe von Landeshauptleuten, teilnehmen. Ich gab den Hinweis, dass ich dem nicht zustimmen kann, weil wir nicht wollen, dass über die Österreichische Armaturen Gesellschaft ein Ausländer die Verfügungsgewalt von 50 % der Anteile erhält.

Ich habe dann in sehr zähen Verhandlungen erreicht, dass die Flughafenanteile von Innsbruck noch nicht verkauft werden. In Salzburg wurden die Anteile an das Land Salzburg und die Stadt verkauft. Ebenso war es in Graz. Im Gesetz - das ist bereits gesetzlich beschlossen worden -, ist nur Innsbruck nicht enthalten. Warum ist Innsbruck nicht enthalten? Es ist vorgesehen, dass diese Gebietskörperschaften innerhalb einer gewissen Frist diese Anteile an Private wieder weiter verkaufen müssen. Die übrigen Anteile können sie sich dann für andere kulturelle Investitionen behalten. Wir bräuchten das Geld auch sehr dringend für kulturelle Investitionen.

Ich habe das abgelehnt und Folgendes gesagt: Wenn es uns möglich ist, dass wir die Flughafenanteile des Bundes kaufen können, dann werde ich mich trotz knapper Finanzmittel dafür einsetzen, dass die Stadt Innsbruck in Hinblick auf die Sensibilität und Schwierigkeit, auch im Zusammenhang mit der Lärmbelastung der Anrainer, sich dafür einsetzt, die 50 % zu erwerben. Beim Land Tirol habe ich Stimmung gemacht, dass das Land Tirol die anderen 25 % erwirbt.

Gleichzeitig habe ich deponiert, dass an einem Weiterverkauf dieser Anteile nicht zu denken ist, weil wir aus diesem Finanzengagement

kein Geschäft machen wollen, obwohl ich sonst finanziellen Verbesserungen der Stadt Innsbruck nicht abhold bin. Aber diesbezüglich liegen die berechtigten Interessen der Bevölkerung der Stadt Innsbruck höherwertig, als meinetwegen ein Verkaufsgewinn von ATS 100 Mio.

Ich möchte das auch sagen. Aber wenn einem dann noch vorgehalten wird, dass man sich etwas mehr anstrengen hätte können, dann möchte ich wissen, was passiert wäre, wenn jemand anderer, als ich, verhandelt hätte. (Beifall von Seiten der Fraktion "Für Innsbruck")

Dir. Mag. Reinhold Falch: StR Mag. Schwarzl, ich freue mich sehr, dass Sie anerkennen, dass der Flughafen Innsbruck doch eine gewisse Daseinsberechtigung hat. Vielen Dank dafür. Jede Region, wie StR Mag. Schwarzl gesagt hat, benötigt einen Flughafen. Ich bin der Meinung und ich glaube jeder vernünftige Mensch auch, dass eine Region ohne Flughafen wahrscheinlich wirtschaftlich nicht so reüssieren kann, wie andere Regionen, die einen Flughafen haben. Jeder neue Betrieb, der sich irgend wo ansiedelt, wird auf seiner Ansiedlungsprioritätenliste einen "Flughafen" stehen haben.

Wenn kein Flughafen vorhanden ist, wird er sich eine Region suchen, wo seine Manager und seine Leute, speziell wenn er exportorientiert ist, die Möglichkeit haben, einen Flughafen zu nützen. Vielen Dank jedenfalls dafür. Was den Flughafen Bozen betrifft, bitte ich, mit Bozen zu sprechen. Ich bin gespannt, wie sich der Flughafen Bozen entwickeln wird. Ich möchte diesbezüglich gar nicht näher eingehen.

Bezüglich den Dauerschallpegel möchte ich Folgendes sagen: Der Flugverkehr wird überall nach dem Dauerschallpegel gemessen. So wie die Messergebnisse aussehen, die nicht von uns ausgewertet werden, ist ganz klar und deutlich zu sehen, dass der Flughafen Innsbruck nicht lauter ist bzw. definitiv leiser ist, als Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Innsbruck. Ich möchte auch bezüglich den maximalen Schallpegel eines klar feststellen. Am Chartersamstag, an diesen 50 ominösen oder bekannten Wintersamstagen, wird auch ein Geschäft gemacht. Das möchte ich auch ganz klar sagen. Wenn die Passagiere nicht ins Land kommen, dann fliegen sie irgend wo anders hin. Wir hatten bereits einmal so etwas Ähnliches.

Ich war damals noch bei der Tiroler Fremdenverkehrswerbung tätig. Die Engländer wurden damals von München hereingeflogen. Die Firma Thomson Holidays, größter Reiseveranstalter der Welt in England, hatte Tausende Zimmer, Hoteliers, Privatzimmer usw. vom Arlberg bis Kitzbühel, von Scharnitz bis zum Brenner hinauf unter Vertrag. Der Flughafen Salzburg und die Tourismusregion Salzburg haben dann eine Möglichkeit gesehen, mit entsprechenden finanziellen "Incentives" diesen englischen großen Reiseveranstalter nach Salzburg zu lotsen. Das ist dann auch geschehen.

Wissen Sie, was die nächste Saison darauf passiert ist? Dieser große Reiseveranstalter, mit irren Prospekten, hat dann alle Tourismusorte vom Arlberg bis inklusive Innsbruck-Igls aus dem Programm genommen und dafür Salzburger Destinationen ins Programm genommen. Das sind Konsequenzen.

Wir leben sehr stark vom Tourismus. Es ist aber nicht nur der Tourismus. Sprechen Sie mit Gernot Langes von der Firma Swarovski. Wie wird ein Betrieb in Wattens, ein paar Kilometer von Innsbruck entfernt, aussehen, wenn er den Flughafen Innsbruck nicht hätte?

Ich möchte jetzt bezüglich dem Dauerschallpegel etwas sagen. Sie, StR Mag. Schwarzl, haben vom Lärmmaximalpegel gesprochen. 100 Dezibel sind sicherlich die Ausnahmefälle. Es mag sein, dass es ab und zu einmal vorkommt, aber äußerst selten. Sie sagen, dass Dauerschallpegel von 80 Dezibel ein Problem darstellen. So, wie ich jetzt spreche, bin ich überzeugt, dass ich 100 %ig über 80 Dezibel bin. Zwar gewaltig über 80 Dezibel. Das, was ich ins Mikrofon spreche, sind zwischen 80 Dezibel und 90 Dezibel. Sie müssen sofort den Straßenverkehr am Südring verbieten, wenn 80 Dezibel Spitzenpegel nicht mehr akzeptabel sind. Das ist ganz klar. 100 Dezibel sind schon wieder eine andere Sache.

StR Mag. Schwarzl, Sie wissen ganz genau, dass wir wirklich versuchen, auf die Airlines einzuwirken, nicht zuletzt durch Vertreter des Stadtsenates und des Gemeinderates. Gemeinsam sind wir an Fluggesellschaften wie die Austrian Airlines, an die SAS und an die Finn Air herangetreten. Ebenso Herren und Damen von der Bürgerinitiative und auch

Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger haben uns dabei geholfen. Diesbezüglich gibt es keine Debatte und es hat gewirkt.

Wir haben uns erwartet, dass sie Folgendes sagen: Lieber kleiner Flughafen Innsbruck, wenn es dir nicht passt, dann fliegen wir irgendwo anders hin. Sie sind darauf eingegangen. Wir haben sie Gott sei Dank immer noch. Sie setzen mittlerweile die leisesten Maschinen ein, die wir haben. Chartersamstag im Winter ist sicherlich nicht ohne. Diesbezüglich gebe ich Ihnen vollkommen Recht. Wir arbeiten aber auch daran, dass es auf jeden Fall nicht lauter, sondern leiser wird.

Was den Masterplan und die Passagierprognosen betrifft, muss ich sagen, dass wir uns diesbezüglich sicherlich täuschen lassen haben. Die Situation war damals unter Jilg, wo er noch Flughafendirektor war, folgende: In diesem Masterplan waren die Passagierzahlen wesentlich unter dem, was dann tatsächlich erreicht wurde. Als wir dann den Masterplan nachgeführt haben, haben wir unseren deutschen Flughafenexperten zur Brust genommen.

Ich möchte nicht eines Tages wieder vor dem Gemeinderat oder wem auch immer stehen, wo behauptet wird, dass wir zum zweiten Mal die Unwahrheit gesagt haben und dass wir mit falschen Zahlen im Masterplan operieren. Ich habe mir diese Werte hochrechnen lassen. Es ist das herausgekommen. Ich habe gesagt, dass ich mir auch nicht gut vorstellen kann, dass der Flughafen Salzburg - was die Flugbewegungen anbelangt -, der ähnlich lärmproblematisch ist, wie der Flughafen Innsbruck, bereits in diesem Jahr mehr Flugbewegungen im Jahr hatte, als wir laut Masterplan im Jahr 2014 erreichen werden.

Das kann man werten, wie man will. Sie haben schon Recht, dass 60 % bis zum Jahr 2014 nicht ohne sind. Ich habe Ihnen extra diese Folie mitgenommen, dass man sehen kann, wie sich der Flughafen Innsbruck entwickelt. Man sieht ganz klar, dass wir im Linien- und Charterverkehr seit dem Jahr 1993 mehr oder weniger stagnieren, bis auf den Ausreißer im Jahr 2000. Die Statistik, die auch im statistischen Zentralamt aufliegt, ist ganz klar. Ich habe die ganzen Daten. Ich kann sie Ihnen aufzählen.

(StR Mag. Schwarzl: Ich habe es schon.)

Ich kann das Ihrige nicht nachvollziehen. Es sind offizielle Werte und wir können diesbezüglich auch nicht schummeln. Diese Sachen müssen auch der Austro Controll GesmbH (ACG) gemeldet werden. Die sind wasserdicht.

Die Statistik liegt meiner Meinung nach klar am Tisch. So wie sie präsentiert wurde, ist die Entwicklung. Wir können diese 60 %, wenn diese Entwicklung, so wie sie seit zehn Jahren läuft, weiterläuft, auch nicht erreichen. Ausreißer allerdings, das möchte ich seriöserweise sagen, wird es natürlich immer wieder geben. Es wird wieder einmal eine Art Air Alps Alpenländisches Flugunternehmen GesmbH nach Innsbruck kommen und sagen, dass man auf der Strecke Innsbruck-Graz ein Vermögen verdienen kann. Es werden dann wieder täglich fünf Flüge nach Graz gehen. Das wird sich nicht spielen.

Unser Umfeld, speziell das wirtschaftliche Umfeld, ist beschränkt. Es ist damit nicht zu rechnen, auch wenn der Herr Bürgermeister Landeshauptmann wird, dass es in fünf Jahren oder zehn Jahren wieder Betriebsansiedelungen in diesem Raum gibt.

(Bgm. DDr. van Staa: Wiegt Euch nicht in trügerischen Hoffnungen, ansonsten würde ich mich nicht so massiv für diese Positionen und Situationen einsetzen, wenn ich denke würde, dass ich morgen diesen Stuhl verlassen werde.)

Es ist nicht davon auszugehen, dass sich das wirtschaftliche Umfeld in nächster Zeit dramatisch ändert. Der Flughafen Innsbruck hat ein Passagierniveau, wie Graz oder Linz so auf dem Level. Sie haben zwar den temporären Verkehr, wir haben aber nicht das wirtschaftliche Umfeld.

Das Problem, bei dem die Flugfrequenzen steigen könnten, wäre im Linienverkehr. Wir haben derzeit alle Hände voll zu tun, dass man diese für die Wirtschaft wichtigen Strecken, gerade wenn ich an Zürich oder an Amsterdam denke, für die Innsbrucker Wirtschaft erhalten. Wahrscheinlich wird man darauf übergehen müssen, wenn die Region diese Linienflughanbindungen auch künftig haben will, dass sie unter Umständen subventioniert werden, so wie es in Salzburg, Graz und Klagenfurt bereits gemacht wird. Das ist die Realität.

Wenn man von Richtung Völs herunter landet, haben wir nicht die vollen 2.000 m als Landestrecke zur Verfügung. Wir haben 103 m weniger, also 1.897 m. Es wäre theoretisch möglich, wenn man den Inn verlegt und wenn man das Pistenvorfeld hat, dass man auch für Landungen von Richtung Völs, die vollen 2.000 m zur Verfügung hat, so wie man es jetzt hat, wenn man über der Stadt landet.

Ich habe es bei der Bürgerinitiative, im Flughafen-Umweltforum immer wieder gesagt, dass ich mich beim Aufsichtsrat sogar dafür einsetzen würde, dass die versetzte Schwelle bleibt. Der Flughafen will keine Pistenverlängerung. Jeder Pilot, der Richtung Völs landet, hat 2.000 m Landefläche zur Verfügung und nicht wie jetzt, die 1.900 m. Als Geschäftsführer würde - wenn das ein Kriterium ist - ich mich im Aufsichtsrat der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft (TFG) und bei den Gesellschaftern dafür einsetzen, dass diese versetzte Schwelle bleibt, wo sie ist. So viel zur Schwelle.

Der nächste Punkt war die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation). Ich glaube, dass ich klar unterstrichen habe, wie die Situation betreffend den österreichischen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen und den internationalen Standard ist. Ich kann nur Folgendes sagen: Wenn heute die Österreichische Zivilluftfahrtbehörde von uns fordert, dass dieser internationale Standard herzustellen ist, dann gibt es für mich keine Debatte. Ich gehe davon aus, dass jeder vernünftige Mensch im ganzen Land sagt, dass wir das lieber heute, wie morgen, machen sollen. Das ist nicht eine Sache von formalrechtlichen Fragen.

Als Straßenbauer weiß ich, dass das eine scharfe Kurve ist. Es wurde ein Verkehrsschild angebracht, dass man nur 50 km/h fahren darf. Jeder vernünftige Mensch, der die 50 km/h einhält, kommt um die Kurve locker und problemlos herum. Wenn ich als Straßenbauer weiß, dass es an dieser Stelle schon ein paar Unfälle gegeben hat, dann entschärfe ich die Kurve. Gott sei Dank hat es am Flughafen Innsbruck seit ich am Flughafen bin, keinen Unfall gegeben.

Es geht diesbezüglich über das formalrechtliche hinaus. Es ist doch eine Selbstverständlichkeit, dass wenn ich irgendwo ein Problem sehe

und ein Mensch zu Schaden kommen kann, dass ich das Problem ändere. Das ist die Sache zum Standard der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation).

Der nächste Punkt war der Auwald, Pflanzen und Vogelpopulation. Ein Auwald, so wie das dort außen ist, ist okay. Wenn natürlich dort Bäume gesetzt werden, die 50 m in die Höhe gehen, dann geht das natürlich nicht. Wenn der Auwald in dieser Größenordnung, wie das derzeit dort draußen ist, bleibt, habe ich nichts dagegen einzuwenden.

(Bgm. DDr. van Staa: Wir werden heute noch eine Walddiskussion erleben.)

Ich bin überzeugt und unsere Fachleute, die sich mit naturschutzrechtlichen Fragen befassen, sagen, dass normalerweise jeder, dem die Natur lieb ist oder am Herzen liegt, mir sagen müsste, dass die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) dieses Projekt machen soll. Sie wissen ganz genau, dass man den Inn von der Völser Brücke bis hinter Innsbruck kanalisiert hat. ... (Unruhe im Saal) ...

(StR Mag. Schwarzl: Nur bei der Autobahnausfahrt Innsbruck-West.)

Sie können sich dies ansehen.

Bgm. DDr. van Staa: Am Wort ist Dir. Mag. Reinhold Falch. Seien wir doch froh, dass er sich bereit erklärt, den Gemeinderat umfassend zu informieren. Ich habe den Eindruck, dass er nichts verschweigt. Er legt alles offen. Er gibt lieber mehr Flugbewegungen an, als er an und für sich opportunistisch tun müsste. Es gibt immer wieder Zwischenrufe. Lässt Dir. Mag. Reinhold Falch ausreden. Sie können dann wieder Anfragen stellen, so viel Sie wollen, aber die Debatte an sich, wenn Sie eine führen wollen, bitte nach den Anfragen an den Dir. Mag. Reinhold Falch. Ich bitte Sie Fragen zu stellen, die präzise sind. Dir. Mag. Reinhold Falch wird präzise antworten. Wenn Sie die Antwort in Frage stellen, können Sie sagen, dass Sie glauben, dass alles ganz anders ist.

Das können Sie schriftlich niederlegen. Aber wir können das im Gemeinderat doch nicht lösen. Wir haben heute eine umfassende Informationsveranstaltung, die einige Gemeinderäte wollten und ich habe sie ermöglicht.

Dir. Mag. Reinhold Falch: Ich komme nun zum Auwald. Ich und auch unsere Fachleute sind 100 %ig davon überzeugt, dass es wenn man dieses Projekt macht, das absolut eine ökologische Aufwertung im Vergleich zur jetzigen Situation ist. Davon bin ich 100 %ig überzeugt. Wir haben diesbezüglich eine Folie vorbereitet, welche ich nur nicht gezeigt habe. Wenn so etwas Ähnliches wie das vorliegende Projekt realisiert wird, das man bereits im Jahre 1990 gemacht hat, dann ist das ökologisch eine Sensation.

Bezüglich der Vogelpopulation, lieber Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger, habe ich schon auch meine Bedenken. Ein Vogelzentrum dort brauchen wir nicht. (Gelächter) Wie Bgm.-Stellv. Zach gesagt hat, ein paar Kolibris ...

(GR Mag. Fritz: Du bringst die Vögel heimlich ins Feld.)

... könnten in dieser Gegend schon fliegen. Das würde schon gehen.

(Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger: Ein bisschen größere Vögel auch. Eisvögel haben wir auch noch.)

Die nächste Frage war betreffend der Antragstellung. Sie möchten gerne von uns die Formulierung haben. Wir haben selbstverständlich den Antrag im Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) beschlossen. Wir haben dann wunschgemäß Bgm. Dr. Vantsch von der Marktgemeinde Völs diesen Antrag zugesandt.

Ich weiß nicht, wie weit das dann in der Marktgemeinde Völs kundgemacht wurde und ob auch die Gemeinderäte in der Marktgemeinde Völs über diesen Antrag informiert wurden. Ich habe den Antrag vor mir liegen.

(Bgm. DDr. van Staa: Kann man den Antrag verlesen?)

Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid, wenn das erlaubt ist, können wir den Antrag kopieren und austeilen. Wie gesagt, es ist das Gleiche enthalten. Sie haben den Bescheid vorhin zitiert. Das, was im Bescheid enthalten ist, steht auch im Antrag.

Bgm. DDr. van Staa: Wenn ich den Antrag bekomme, werde ich ihn dem Stadtsenat zur Verfügung stellen. Der Antrag liegt dann in der Gemeinderatskanzlei auf. Der Antrag lautet:

"In Entsprechung dieses Bescheides stellt daher die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) innerhalb offener Frist den Antrag auf Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung gemäß § 68 (1) Luftfahrtgesetz zur Erweiterung der bescheidmäßig festgelegten Flugplatzgrenzen - wie aus dem beiliegenden Lageplan 1 : 2500 des Planungsbüros DonauConsult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber ersichtlich - durch Einbeziehung des westlichen Pistenvorfeldes gemäß vorliegendem Grundstücksverzeichnis in das Flugplatzareal des Flughafen Innsbruck."

Dann:

"(1) lit. a. bis lit. d.:

Die Art des Zivilflugplatzes, die geplanten Bodeneinrichtungen, sowie die Arten der Zivilluftfahrzeuge, die diesen Zivilflugplatz benützen sollen, bleiben unverändert, ebenso die bereits verordnete Sicherheitszone.

(1) lit. e.:

Das Luftfahrthindernis Innfluss - siehe Anhang II der Sicherheitszonenverordnung für den Flughafen Innsbruck Zl. 33608/53-I/6-1982 Zi. 71 wird gemäß vorliegendem Lageplan so weit wie möglich zum Westrand des Pistenvorfeldes verlegt.

Dadurch wird der derzeit durch die Lage des Innflusses eingeschränkte Sicherheitsstreifen nach dem Ende der Piste im Südwesten zur Gänze hergestellt. Der Hochwasserdamm wird zur Gänze beseitigt und zwar durch Anrampung des westlichen Pistenvorfeldes und nicht zuletzt wird der Fuß- und Radwanderweg aus dem Sicherheitsbereich verlegt.

Der verschwindet nicht, sondern der wird verlegt.

Somit wird die Herstellung der Hindernisfreiheit im westlichen Pistenvorfeld im maximal möglichen Ausmaß erreicht, ebenso wie die Herstellung des derzeit im Südwesten durch den Innfluss beeinträchtigten Sicherheitsstreifens zur Gänze hindernisfrei erfolgt.

Durch die maximal mögliche Verschiebung des Innflussbettes zum Westrand des Pistenvorfeldes wird den Bestimmungen des § 35 der Zivilflugplatzverordnung 1972, sowie der Sicherheitszonenverordnung für den Flughafen Innsbruck vom 13.2.1961 in der geltenden Fassung vom 8.7.1982, Zl. 33608/53-I/6-1982, soweit als technisch möglich entsprochen.

Überdies wird den internationalen technischen Regelungen der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) Annex 14, letzte Ausgabe, welche am Ende der Piste im Anschluss an den Sicherheitsstreifen eine 'runway end safety area' (Pistenendsicher-

heitsfläche) im Ausmaß von 240 m empfehlen, mindestens jedoch eine Länge von 90 m für Pisten der Klasse B wie in der Stadt Innsbruck fordern, im Wesentlichen entsprochen.

(1) lit. f.:

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter ist dem vorliegenden Grundstücksverzeichnis zu entnehmen.

(1) lit. g.:

Die Finanzierung des Projektes wurde mit den Gesellschaftern am 19.12.2001 besprochen, ein diesbezüglicher Beschluss der Gesellschafter ist noch zu fassen.

Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) ersucht sohin höflich um eheste Anberaumung einer mündlichen Verhandlung gemäß § 70 (4) Luftfahrtgesetz."

Es wurden noch die Pläne beigelegt. Ich darf bitten, mir eine Kopie von diesem Akt zu geben. Ich werde den Akt in der Gemeinderatskanzlei auflegen. Ich bitte ebenfalls, dass ich alles, das Bgm. Dr. Vantsch bekommt, auch erhalte.

Dir. Mag. Reinhold Falch: Das müsste eigentlich unterwegs sein und müsste schon bei dir sein.

Bgm. DDr. van Staa: Dr. Greiter, ist das schon bei uns eingelangt? Es ist bereits eingelangt. Wir brauchen somit keine Kopie mehr. Dr. Greiter, ich bitte Sie, eine Kopie für StR Mag. Schwarzl anzufertigen. Wer sonst noch eine Kopie will, kann jederzeit eine haben. Sie können dies jederzeit in der Gemeinderatskanzlei abholen. Wir sollen nicht so viel Papier produzieren, das dann irgendwo liegt. Das kostet alles Geld.

Dir. Mag. Reinhold Falch: Ich möchte noch ganz kurz auf das Projekt eingehen, das seit zehn Jahren am Tisch liegt. Ich möchte, dass Sie sich ansehen, was bezüglich der Ökologie alles gemacht wird. Es ist ein Traum, wenn man sieht, in welchem Kanal sich der Inn derzeit aufhält und was gemacht wird bzw. gemacht werden könnte. Das ist wirklich sensationell.

Die Frage ist, ob man sich so etwas leisten kann. Es sind ein Innarm, Fahrradbrücken und ein Biotop geplant.

(Bgm. DDr. van Staa: Die Stadt Innsbruck hat sicher kein Geld, denn wir müssen Altersheime bauen. Das muss die Tiroler Flughafenbetriebs-gesmbH (TFG) zahlen, wenn sie das möchte.)

Gestern war Arch. Dipl.-Ing. Prachensky bei mir.

(Bgm. DDr. van Staa: Das ist mir egal.)

Der nächste Punkt war die Sicherheitsdebatte, fokussiert auf den Inndamm. Ich bin auch der Meinung, dass man die Sicherheitsdebatte nicht nur auf den Inndamm fokussieren sollte. Die Situation ist doch generell gleich. Sehen Sie sich dazu heute die Flughäfen in England, in Deutschland, in Frankreich, in Italien, ganz egal wo, an. Viele Flughäfen sind ähnlich, ich brauche nur zum Beispiel an den Flughafen in Hamburg denken, um in Deutschland anzufangen, oder an Berlin, Hannover, Genf und Bern.

In Salzburg fliegen alle Maschinen über Freilassing und zwar mitten über den Stadtplatz von Freilassing. Sie kennen die Situation bereits. Es gibt doch in ganz Europa bitte keinen Flughafen mehr, wo nicht vielleicht jetzt einmal ...

(StR Mag. Schwarzl: Salzburg hat ein Radar, nur die Stadt Innsbruck hat keines.)

Sie haben gesagt, dass die Flugzeuge über die Stadt herein fliegen. In Hamburg fliegen Flugzeuge über Stadtteile, die x-mal so groß sind, wie die ganze Stadt Innsbruck. Sie fliegen zwar nicht im Minutentakt darüber, aber von der Frequenz her unvergleichlich mit Innsbruck. Freilich wäre es toll, wenn wir im Land Tirol einen Flughafen hätten, wo weit und breit keine Besiedelung ist. Da bin ich Ihrer Meinung, das wäre super.

Bezüglich der Risikoanalyse möchte ich Folgendes sagen: Risikoanalysen werden immer wieder einmal gemacht, wenn man einen neuen Flughafen oder eine neue Piste baut usw. Der Flughafen Innsbruck hat keine Risikoanalyse. Der Flughafen Salzburg und der Flughafen Graz haben auch keine Risikoanalyse.

In Hamburg, in Berlin und in Paris ist überall die gleiche Situation. Sie haben Recht, dass ein Radar fehlt. Wir haben in der Stadt Innsbruck kein Radar. Von Rattenberg, wo das Anflugfahren beginnt, werden die Flugzeuge von Feichtberg in Oberösterreich geführt. Dieses Feichtberg-

radar - GR Mag. Kogler ist ja Pilot - blickt in das Unterinntal herein. Bis in etwa auf Höhe Schwaz gibt es eine Radarführung.

Wir haben ein Instrumentenanflugverfahren von Rattenberg herein. Dieses Instrumentenanflugverfahren führt die Flugzeuge auf den Instrumenten sicher Richtung Flughafenpiste und das funktioniert wie folgt: Normalerweise sind die meisten Flugzeuge, die heute nach Innsbruck fliegen, Chartermaschinen und Linienmaschinen, die auf diesem Leitstrahl sind. Das muss man sich wie ein Fadenkreuz vorstellen. Wenn der Pilot vom Fadenkreuz aus dem Flugzeug abweicht, dann weiß der Pilot, dass er reagieren muss. Er muss entweder nach links, rechts, unten oder oben ausweichen. So fliegt der Pilot diese Laudamaschine, Austrian Airlines Maschine, Tyrolean Air 2000 oder SAS auf diesen Instrumenten, ohne dass sie beim Cockpitfenster hinaussehen müssen, bis in etwa auf die Höhe vom Goldenen Dachl.

Wenn sie Bodenkontakt haben, sehen sie die Flughafenblitze und den Flughafen. Sie setzen dann den Endanflug bis zum Flughafen zwei bis drei Meilen noch weiter fort. Sonst geben sie die volle Startleistung. Im Winter hört man dies ab und zu einmal. Sie geben die volle Startleistung und fliegen zwei nautische Meilen. Das heißt, dass sie bis etwa zum Flughafen hin bei voller Steigleistung weiter fliegen.

Dann dreht die Maschine über der Bobbahn um und fliegt wieder auf den Instrumenten hinauf nach Rattenberg. In Rattenberg über den Bergen gehen diese Maschinen ins Holding und entscheiden, ob sie wieder einen Anflug auf Innsbruck machen, wenn das Wetter besser ist oder ob sie auf einen Ausweichflughafen ausweichen. So läuft das Ganze ab.

Wir haben eigentlich ein gutes System. Wir haben aber im letzten Endanflug keine Radarunterstützung, das zusätzlich zu den Instrumenten der Cockpitbesatzung noch eine weitere Sicherheit bietet. Das ist nur eine weitere Sicherheit.

Die Privatjets fliegen auf Sicht, wenn sie auf Sicht fliegen können und wollen. Jeder Privatjet, jedes Geschäftsreiseflugzeug muss eine Instrumentenausrüstung an Board haben. Bei uns die kleine zweimotorige Rundflugmaschine hat sogar selbstverständlich Instrumente, auf denen sie

im Blindflug landen können. Ein Radar ist sicherlich wahnsinnig wichtig, aber es ist nicht ausschlaggebend.

StR Mag. Schwarzl, wir arbeiten auf diesem Sektor auch weiter. Es gibt jetzt diesbezüglich eine neue Erkenntnis bzw. eine neue Möglichkeit und zwar ein radarähnliches Erfassungssystem. Der Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat sich mit diesem neuen System, das so gut ist, wie jedes Sekundärradar, befasst. Obwohl dies Sache der Austro Controll GesmbH (ACG) wäre, hat sich die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), nach dem die Austro Controll GesmbH (ACG) ein Pilotprojekt starten will, bereit erklärt, Millionen zu investieren. Es ist nicht die Sache der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), sondern wie gesagt, Sache der Austro Controll GesmbH (ACG), dass Tyrolea Airways Tiroler Luftfahrt AG Flugzeuge mit diesen Geräten ausgestattet werden und dass eine Bodenstation am Flughafen Innsbruck eingerichtet wird, um eben auch noch zusätzlich die Sicherheit zu erhöhen. So viel zum Radar.

Beinahe Kollisionen, so genannte "near collisions", gibt es immer wieder. Die gibt es zum Beispiel auf Langstreckenflügen. Gott sei Dank ist in der Stadt Innsbruck in dieser Richtung nie etwas passiert. Eine "near collision" kann man genauso nicht ausschalten, wie einen Autozusammenstoß auf der Autobahn, wenn ein Geisterfahrer unterwegs ist. Selbstverständlich bleibt ein gewisses Restrisiko. Man hat dies in Amsterdam gesehen. Amsterdam hat die besten Voraussetzungen.

Ein Restrisiko bleibt immer. Es kann ein Kesseltankwagen in der Ing.-Etzel-Straße vom Viadukt hinunterfliegen. Es kann ein Heizölwagen irgendwo gegen eine Hausmauer fahren. Mit einem Restrisiko müssen wir leben. Am Flughafen Innsbruck ist Gott sei Dank die letzten 20 Jahre, kein Mensch zu Schaden gekommen. Ich möchte nicht wissen, wie viele Menschen in dieser Zeit auf einem Zebrastreifen im Land Tirol oder in der Stadt Innsbruck verunglückt sind, oder im Haushalt oder in Ausübung des Sports. Ein Restrisiko haben wir alle, ob das den Flughafen tangiert, ob das den Haushalt tangiert oder ob das den Sport tangiert. Das bestreitet kein Mensch.

Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid: Ich komme nun zu den Fragen in rechtlicher Hinsicht. Dir. Mag. Reinhold Falch hat an sich

die Frage so beantwortet, dass die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) nicht verbindlich ist. Man sollte der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) aber aus Sicherheitsgründen trotzdem nachkommen. Ich werde aber trotzdem versuchen, auf den Boden des materiellen Rechtes, nicht formaler Rechtsbetrachtung und formaler Rechtsvorschriften, diese Frage schon auszuloten.

Sie haben richtig gesagt, dass dies nicht verbindlich ist, weil das nicht in das Österreichische Recht rezipiert wurde. Österreich hat darauf mit einer "notification" reagiert. Es ist richtig, dass aus topographischen Gründen diese Voraussetzungen da und dort nicht erfüllt sind. Ich frage mich diesbezüglich warum? Österreich hat dies freiwillig befolgt, weil wir kein Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) sind.

Ich hätte fast gesagt, warum man so etwas macht. Ich komme zum Kern der Sache und zu den österreichischen Rechtsvorschriften. Wir haben beide gemeinsam festgestellt, dass diese seit 1972 unverändert in Geltung stehen. Natürlich kann man die Frage aufwerfen, warum sie nicht geändert wurden, aber sie sind nun so, wie sie sind. Jetzt komme ich wieder zu meinen Erstaussführungen. Der § 35 der Zivilflugplatzverordnung sagt, dass Hindernisse vorhanden sein können, wenn bestimmte Maßnahmen vorhanden sind. Es ist aber noch ein Satz dabei, der wie folgt lautet:

"... und diese Maßnahmen, aber die Sicherheit der Luftfahrt gewährleisten."

Diese Frage ist der Freiraum und ist einer sachverständigen, gutachterlichen Beurteilung zu unterziehen und zwar zu jeder Zeit. Es genügt für die Luftfahrtsicherheit die Bezeichnung des Inndammes, die Absperrung des Weges, die Ampelregelung und die Versetzung der Schwelle in die Piste hinein. Die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft (TFG) kann sich nicht für alle Ewigkeit darauf berufen, dass dies auf ewige Zeiten so bleiben muss und soll, nachdem diese Betrachtungen der Standards auch bei der Sicherheit einer Entwicklung unterliegen.

Es ist im konkreten Fall die Frage vielleicht auch wie folgt zu stellen: Wäre es möglich, wenn der § 141 Luftfahrtgesetz fehlt, in dem die Sicherheit anzuordnen ist, jene Maßnahmen, die in der Begründung des Bescheides vom 22.10.2001 angedacht sind, aus Sicherheitsgründen aufzutragen. Das hat mir ein Experte eindeutig mit "Ja" beantwortet, wenn die derzeitige sachverständige Begutachtung das erfordern würde.

Damit ist auch die Frage beantwortet, ob diese Maßnahme, die auf zwei Wegen möglich ist, kommt. Im zweiten Falle wäre dies über den Bescheid der Anordnung dieser Sicherheitsmaßnahmen, als Auflage in den Bescheid an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, möglich. Ist diese Frage bekämpfbar? Sie wird nicht bekämpfbar sein, weil ein gutachterliches Verfahren sagen wird, dass mit dem Zustand im Westen aufgeräumt werden muss, weil er unbefriedigend ist.

Die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) hat damals dieser Entwicklung, von der Empfehlung zum Standard, den endgültigen Anstoß dazu gegeben. Wenn man dies bei Licht betrachtet, dann muss man sagen, dass es im Osten lange schon einen komfortablen Sicherheitsstandard gegeben hat. Im Westen hat es das über lange Zeit nicht gegeben.

Ich möchte jetzt noch einmal die Frage stellen, was wäre, wenn man in den österreichischen Rechtsvorschriften diesen Standard übernehmen müsste, wenn man der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) beitrifft. Die Vorschriften würden als verbindliches Recht einfließen und sie müssten umgesetzt werden. Es müsste auch ein Bescheid erlassen werden. Es ist in solchen Fällen üblich, dass man eine gewisse Fristigkeit für die Umsetzung der technisch und finanziell aufwendigen Maßnahmen, wie es auch bei anderen Standards ist, erreichen muss. Dies müsste auf Grund von gesetzlichen Bestimmungen gesetzt werden. Wenn es innerhalb dieser Frist nicht gemacht wird, dann müssten andere Maßnahmen ergriffen werden, wie zum Beispiel eine Sperre des Flughafens. Ich glaube, dass man dies bezüglich der rechtlichen Seite schon ganz klar beantworten kann.

Bgm. DDr. van Staa: StR Dr. Pokorny-Reitter, ich bitte Sie nur Fragen zu stellen. Es ist eine Informationsveranstaltung. Wir haben

nicht zu entscheiden, ob das gemacht wird oder nicht. Das hat die Behörde zu entscheiden und die Behörde ist in diesem Fall nicht die Stadt Innsbruck. Damit wir das klar wissen.

StR Dr. Pokorny-Reitter: Sie dürfen sicher sein, dass ich nicht taub bin. Ich glaube, Sie sagen das jetzt schon zum dritten Mal. Angesichts dieser langen Antwort, die Sie auf die ausführlichen Feststellungen und Fragen von StR Mag. Schwarzl gegeben haben, die auch sehr umfangreich war, wäre schon in Ihrem Sinn auch sehr hilfreich, wenn Sie diesen Appell auch an sich selber richten würden. Nun zur Sache selber.

Grundsätzlich darf ich vorausschicken, dass wir Sozialdemokraten und Sozialdemokratinnen natürlich zum Innsbrucker Flughafen stehen. Das war immer unsere Position. Der Flughafen Innsbruck ist notwendig für den Tourismus und für die Wirtschaft. Der Flughafen Innsbruck gewinnt aber auch zunehmend Bedeutung für die Tirolerinnen und Tiroler. Das darf auch nicht außer Acht gelassen werden. Jeder möchte von Innsbruck aus fliegen. Ähnlich wie beim Autoverkehr werden natürlich der Lärm oder die Erscheinungen, die dadurch entstehen, nicht so sehr geliebt.

Wir sagen, dass sobald definitiv nachgewiesen ist, dass aus Sicherheitsgründen dieses Pistenvorfeld kommen muss, es von niemanden ein "Nein" geben kann und geben darf, weil das aus Sicherheitsgründen nicht zu verantworten ist.

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

Zach.

Nichtsdestotrotz gibt dieses Procedere, das sich in den letzten Monaten und Jahren entwickelt hat, zumindest Anlass dazu, gewisse kritische Fragen zu stellen und auch zu hinterfragen. Dir. Mag. Reinhold Falch hat zuerst bei der Sicherheit gesagt, dass es beim Straßenverkehr genauso ist. Wenn ich feststelle, dass diese Kurve nicht mehr sicher ist, dann muss ich diese sicher machen. Das würde doch jeder tun.

Ich möchte Ihnen folgendes Beispiel schildern: Ich beziehe mich nicht auf eine Straße oder auf eine Kurve mit einem gewissen Radius oder mit einem gewissen Grad. Es ist durchaus immer Gang und Gebe in der Stadtpolitik, dass man sich überlegt, wenn man einen Zebrastreifen macht, ob man auch eine Signalanlage dazu aufstellt oder nicht. Gerade wenn es um Kinder geht, wäre ein Signalanlage wesentlich besser und wesentlich sicherer. Eine Signalanlage kostet aber ATS 600.000,-- oder ATS 700.000,--. Man entscheidet sich sehr oft dafür, dass man nur den Zebrastreifen macht und nicht die Signalanlage. Es wird vielleicht maximal noch ein Blinklicht aufgestellt. Es ist nicht so, dass man immer sagen kann, dass etwas zu 100 % oder zu 1.000 % erfüllt werden muss.

Jetzt komme ich schon zu meinen Fragen. Wir haben heute gehört, dass nach den österreichischen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen der Flughafen Innsbruck immer noch als sicher gilt. Nachdem die internationalen Bestimmungen und die internationalen Standards dazu gekommen sind, ist der Flughafen Innsbruck nicht mehr sicher. Ich glaube, dass das Problem in der Bevölkerung darin zu verstehen besteht, dass man ein gewisses natürliches Verhältnis zu einer Sicherheit hat. Der Flughafen Innsbruck wurde entweder jahrelang oder jahrzehntelang als sicher empfunden und wurde einem auch jahrelang oder jahrzehntelang natürlich als sicher beschrieben wurde, denn sonst hätte man nicht so einen Aufschwung bei den Flugbewegungen haben können. Dann ist der Flughafen Innsbruck jetzt auf einmal nur mehr auf Grund eines internationalen Standards nicht mehr sicher.

Ich glaube, dass das etwas ist, das die Bevölkerung vielleicht nicht ganz versteht und auch schwer nachvollziehbar ist. Meine Frage in diesem Zusammenhang ist Folgende: Wir wissen, dass im Jahr 1990 von DonauConsult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber eine Studie durchgeführt wurde, bei der es genau um diese Verlegung des Innflusses gegangen ist. Was war damals der Grund, dass so eine Studie in Auftrag gegeben wurde? Hat man damals daran gedacht, das Pistenvorfeld zu verlängern oder wurde unter Umständen schon 1990 daran gedacht, die Piste selbst zu verlängern? Ich weiß das leider nicht und bitte Sie daher, meine Frage zu beantworten.

Ich habe noch andere Fragen, die sich auch auf die Sicherheit beziehen. Wenn es diese Standards gibt, dann heißt es, dass das Pistenvorfeld verlängert werden muss. Wir haben keinen Bescheid und keine Vorschreibung, in welchem Zeitraum dieses Pistenvorfeld verlängert werden muss. Kann der Betrieb des Flughafens, der derzeit nach dem österreichischem Gesetz für sicher gilt, im Umfang, wie wir ihn jetzt haben, bis zum Zeitpunkt, wo dann das Pistenvorfeld tatsächlich in der vorgeschriebenen Länge gegeben ist, weitergeführt werden?

Die nächste Frage ist Folgende: Was wäre die Folge, wenn das Pistenvorfeld nicht verlängert wird? Ist daraus zwingend abzuleiten, dass die Piste auf 1.900 m verkürzt werden muss? Könnte man mit der bisherigen Vorgangsweise weiter arbeiten oder müsste man sagen, dass die Piste selbst dann auf 1.900 m verkürzt werden muss? Was wären die Folgen, wenn das Pistenvorfeld nicht verlängert wird, welche Auswirkungen hätte dies auf die Flugfrequenz, auf den Lärm, auf die Wirtschaftlichkeit, auf Beschäftigungsverhältnisse usw? Ich nehme an, dass diese Fragen bereits im Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) geprüft wurden und dass es dazu Antworten gibt.

Eine weitere Frage ist Folgende: Was passiert, wenn die Marktgemeinde Völs nicht zustimmt. Es ist nicht nur so, dass die Innsbrucker Bevölkerung durch diese Maßnahme sehr belastet ist, sondern es ist auch die Völser Bevölkerung durch den Flugverkehr sehr belastet. Wir sehen natürlich immer uns als Erstes, aber Völs ist natürlich auch eine Marktgemeinde, die durch den Flughafen stark belastet ist. Was wird passieren, wenn die Marktgemeinde Völs nicht zustimmt? Kann dann eine Enteignung ausgeschlossen werden?

Tatsache ist, dass der schmale Streifen, der Promenadenstreifen am Inn entlang, im Eigentum der Marktgemeinde Völs steht. Das heißt, dass die Bauern dahinter verkaufen können so gerne sie wollen, aber so lange die Marktgemeinde Völs nicht zustimmen wird, wird es keine Innverdrängung geben, weil sie nächstliegend zum Flughafen Innsbruck ihre Grundverhältnisse in Grundbesitz hat.

Gibt es bezüglich dieser Studie von 1990 von DonauConsult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber bereits Gespräche, Unterlagen oder

Aussagen mit den zuständigen Behörden im Land Tirol, mit den Wasserrechtsbehörden und mit den Naturschutzbehörden? Gibt es dazu bereits Stellungnahmen? Man hört immer wieder, dass auf der Völser Seite ein Wasserschutzgebiet sein soll. Wie schaut das aus? Welche Grundlagen gibt es diesbezüglich?

Es hat nicht nur die Nationalrätin Dr. Lichtenberger eine Anfrage an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gestellt. Damals war es - glaube ich - noch der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Es hat auch der Nationalrat DDr. Niederwieser im März 2001 eine Anfrage an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gestellt. Eine Frage lautet folgendermaßen:

"Wird der Innsbrucker Flughafen seinen Betrieb einstellen müssen, sollte er nicht in der Lage sein, die geforderten Baumaßnahmen, die im konkreten Fall eine Verlegung des Inns und die Zustimmung der Anrainergemeinde Völs bedeuten, umsetzen?"

Die Antwort der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie lautet schlicht und einfach "Nein". Im Zusammenhang mit meiner vorhergehenden Frage, bedeutet die Antwort "Nein", dass es dann eine Reduzierung gibt. Gibt es eine Einschränkung? Wenn ja, in welcher Form gibt es eine Einschränkung?

Ich habe noch zur Umweltverträglichkeitsprüfung eine Frage. Es ist mir nicht ganz klar, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung gesetzlich vorgeschrieben ist oder ob sie freiwillig ist. Wie wird sich der Flughafen Innsbruck zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung verhalten? Die Kostenfrage ist auch nicht ganz uninteressant. Welche Kostenschätzungen gibt es diesbezüglich? Wie viel wird diese Innverdrängung mindestens kosten? Wie viel wird das Vogelparadies maximal kosten? Wer soll welche Kosten tragen? Ich danke Ihnen.

Dir. Mag. Reinhold Falch: StR Dr. Pokorny-Reitter, ich habe volles Verständnis für jede Verständnisfrage. Dass man jetzt auf einmal an der Sicherheit doch ein bisschen zweifelt, war bis jetzt kein Thema. Jetzt ist es auf einmal ein Thema. Diesbezüglich muss ich Ihnen Recht geben. Die

Situation ist klar, so wie sie bereits von mir und auch vom Aufsichtsratsvorsitzenden-Stellv. Dr. Elmar Schmid dargelegt wurde.

Nach den österreichischen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen ist der Flughafen Innsbruck laut Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bezogen auf diese parlamentarische Anfrage ganz klar sicher. Man wollte bereits im Jahre 1990 dieses Pistenvorfeld realisieren. Deshalb hat man damals diese DonauConsult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber Studie gemacht.

Es gab damals nur diese "recommandation" von der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation). Es war also kein Standard, sondern eine "recommandation". Man hat damals aber gesagt, dass es folgende Luftfahrthindernisse gibt: 60 m hinter dem Pistenende ist der zwei Meter hohe Inndamm, es gibt den Einfluss und man muss diese Hindernisse beseitigen oder auf jeden Fall verringern. Man hat dies damals im Jahr 1990 versucht und hat es angesprochen. Es ist aber leider Gottes kläglich gescheitert. Es war politisch nicht durchsetzbar.

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

Nachdem das nur eine Empfehlung war, hat man dann auch nicht mehr den Druck gemacht, weil man gesehen hat, dass das nichts nützt. Ende 1999 wurde eben die Empfehlung in einen Standard umgewandelt. Dies war für uns und für das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Anlass, zu sagen, dass wir den Internationalen Sicherheitsstandard wollen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sagt, dass die Piste am Flughafen Innsbruck verkürzt wird, wenn wir den Internationalen Sicherheitsstandard nicht beachten.

(StR Dr. Pokorny-Reitter: Sagt dies das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie?)

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. Ministerialrat Dr. Neidhart, der zuständige Abteilungsleiter für Flughäfen, hat uns definitiv mitgeteilt und klipp und klar gesagt, dass die Piste verkürzt wird, wenn der Standard der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO - International Civil Aviation Organisation) nicht realisiert wird. Das hat er im Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) gesagt. So viel zur Verständnisfrage und zur Studie DonauConsult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber aus dem Jahr 1990.

Die zweite Frage von StR Dr. Pokorny-Reitter bezog sich auf den Zeitraum für die Realisierung. Wir haben mit der Obersten Zivilluftfahrtbehörde natürlich auch dieses Thema besprochen. Die Vorstellungen, die man hatte, waren, dass wir innerhalb von vier bis fünf Jahren diesen Standard herstellen müssen. Wir hoffen, dass in dem Bescheid, den wir jetzt bekommen, dieser Zeithorizont genau fixiert ist. Wir hoffen auch, dass wir das Zeitlimit einhalten können.

Kann der Flughafen Innsbruck so weiter geführt werden? Wir sind nicht die Aufsichtsbehörde. Wir betreiben den Flughafen Innsbruck auf Grund eines Bewilligungsbescheides. Ich möchte noch einmal diese parlamentarische Anfrage zitieren:

"Der Flughafen Innsbruck ist 'safe'."

Ein dritter Punkt von StR Dr. Pokorny-Reitter bezog sich auf die Folge, wenn das Pistenvorfeld um 120 m verkürzt wird. Ich habe dies vorher schon eindeutig gesagt. Es wird Fluggesellschaften geben, die sagen, dass sie sich eine Verkürzung um 120 m nicht mehr leisten können. Dies betrifft zum Beispiel die SAS, die jetzt schon auf 34 Sitzplätze verzichtet. Wenn die SAS mit einem Flugzeug, das normalerweise 179 Sitzplätze hat, nur noch 130 Sitzplätze verkaufen kann, ... (Unruhe im Saal) ...

StR Dr. Pokorny-Reitter, das ist eine berechtigte Frage. Das kann man nicht quantifizieren. Es gibt eine Fluggesellschaft, die zum Beispiel finanzielle Löcher stopfen möchte. Diese Fluggesellschaft wird wahr-

scheinlich, so wie es Hoteliers gibt, die, wenn sie die Schuld nicht mehr zahlen können, ein Zimmer, das sie normalerweise um ATS 1.000,-- vermieten, um ATS 500,-- vermieten, um die Hotels zu füllen oder um Geld in der Kassa zu haben. Ich kann nur eines sagen.

Wir haben Fluggesellschaften, die klipp und klar sagen, dass das Limit für sie, so wie derzeit die Situation ist, erreicht ist. ... (Unruhe im Saal) ... Es geht auch um den Canadair Jet, um die FOKKER 70 von der Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt AG und um die DASH 8. Wenn die DASH 8 nach Wien fliegt, ist es kein Problem, denn man kann derzeit auch von Bozen problemlos fliegen, obwohl die Bozner schon Zuladebeschränkungen bei Maschinen mit 37 Sitzplätzen haben. Es ist ein Teufelskreis.

Ich kann Ihnen aber nicht sagen, dass diese Fluggesellschaft dann den Flugbetrieb einstellen wird. Ich kann Ihnen auch nicht sagen, ob es dann eine andere Fluggesellschaft geben wird, die mit anderen Maschinen, mit kleineren oder mit größeren Maschinen das Geschäft übernehmen wird. Das ist so, wie ich es in meinem Referat geschildert habe. Man kann das nicht quantifizieren.

Ich kann Ihnen nur sagen, dass wir mit dieser 2.000 m langen Piste am Limit sind, was Flüge anbelangt. Wie ich bereits gesagt habe, sind wir bei weiter entfernten Destinationen am Limit. Auch bei Charterflügen der Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt AG. Es gibt dann wahrscheinlich zu gewissen Destinationen nur mehr Flüge über einen anderen Flughafen oder sie sagen, dass sie sich das nicht mehr an tun.

Die Menschen sollen dann in Salzburg oder in München in das Flugzeug einsteigen. Die Gefahr liegt bei den Reiseveranstaltern. Sie werden dann sagen, dass das für sie wirtschaftlich nicht mehr vertretbar ist und die Leute sollen ab München fliegen. Wie wird es weitergehen bezüglich einer definitiven Verkürzung der Piste? Wir können natürlich nur sagen, was uns die Herren vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sagen. Sie können sagen, dass wir entweder das Pistenvorfeld herstellen müssen oder sie verkürzen uns die Piste. Ich als Geschäftsführer der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) habe mir überlegt, ob ich nicht sagen soll, dass es besser wäre, die Piste zu verkürzen. Ich nehme die Sache ernst. Es geht unter Umständen um Menschenleben.

Früher war das eine Empfehlung. Jetzt gibt es diesbezüglich einen internationalen Standard. Ich glaube, dass jeder, der in der Stadt Innsbruck in ein Flugzeug einsteigt, das Recht hat, dass man alle Möglichkeiten ausschöpft, die man hat. Man soll alles tun, wie bei der Kurve, die sicher wäre, wenn man sich an die Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h halten würde.

Der nächste Punkt, der angesprochen wurde, bezog sich auf die definitive Verkürzung der Piste. Ich bin überzeugt, dass eine Verkürzung der Piste ins Haus steht. Die Auswirkungen auf den Flugverkehr haben wir bereits besprochen. Man kann diese nicht genau quantifizieren, aber so wie ich es dargestellt habe, ist die Situation. Wie wirkt sich das auf über 1.000 Beschäftigte, die am Flughafen tätig sind, aus? Das kann ich Ihnen auch nicht definitiv sagen. Man sieht, was bei der Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt AG los ist. Es wandert eine Abteilung nach der anderen Richtung Wien. Eines ist klar, wenn wir keinen oder weniger Flugverkehr haben, dann wird das auch personelle Konsequenzen haben.

Welche Auswirkungen hat dies bezüglich dem Lärm? Es kann sein, dass mit einer Pistenverkürzung dann unter Umständen vielleicht ein paar Flugzeuge mehr, als weniger fliegen. Das kann man nicht definitiv sagen. Das ist möglich oder auch nicht möglich. Wenn der Flugverkehr weniger wird, dann wird auch der Lärm weniger. Vielleicht gibt es dann wieder ein Flughafenrennen. Das war ein Scherz.

Die nächste Frage war Folgende: Was passiert, wenn die Marktgemeinde Völs nicht zustimmt? Es sind heute vier Gemeinderäte von der Marktgemeinde Völs anwesend. Wir waren in der Marktgemeinde Völs und haben im Gemeindevorstand und bei der Gemeinderatssitzung berichtet. Ich weiß, dass die Front nicht leicht ist. Ich hoffe aber, dass auch die Marktgemeinde Völs sieht, dass das wirklich auch für die Völser, die ins Flugzeug einsteigen, eine Verbesserung der Sicherheit darstellt. Ich hoffe auch, dass bei entsprechender Aufklärung die Völser einsehen, dass sich an der Situation im Prinzip nichts ändern wird.

Ich habe schon erklärt, dass der Flughafen Innsbruck durch die Verbauung eingebettet ist. Die Leute haben bis an die Anflugflächen die Häuser, die Wohnbauten und die Betriebe herangebaut. Früher hat man das

Abfluggewicht, wenn eine Maschine Richtung Völs gestartet ist, nach dem Inndamm berechnet. Jetzt muss man das auch daran kalkulieren, wie die Gebäude hinter dem Inndamm aussehen. Wie ich bereits gesagt habe, wurde das Einkaufszentrum Cyta an diese Anflugfläche vorbei herangebaut. Es ist deshalb nicht nur der Inndamm ein Kriterium, sondern auch das Hindernis, was hinter dem Inndamm in der Marktgemeinde Völs ist, wie zum Beispiel der M-Preis und die Firmen, welche sich dort angesiedelt haben.

Ich glaube, dass man diesbezüglich die "Public Relations-Schiene" entsprechend forcieren muss. Man muss den Leuten klar machen, dass sie keine Angst haben müssen, dass auf Grund dieser Maßnahme jetzt viel mehr Verkehr kommen wird oder dass die Piste verlängert wird. Das ist das, was man machen muss. Wir werden das auch machen. Ich hoffe und bin überzeugt, dass man auch die Völser Bürger und Bürgerinnen damit beruhigen kann.

Ich komme nun zur nächsten Frage bezüglich Wasserrechtsbehörde und Naturschutzbehörde. Man hat sich bereits im Jahr 1990 mit diesen Themen befasst. Für uns ist auch klar, dass selbstverständlich alle wasserrechtlichen, naturschutzrechtlichen, forstrechtlichen Fragen positiv geklärt sein müssen, bevor man das Projekt realisieren kann. Wenn es diesbezüglich Probleme gibt, dann wird auch das Projekt ein Problem. Das ist klar. Ich gehe aber davon aus, dass man diese rechtlichen Fragen alle positiv klärt.

Landesbaudirektor Dipl.-Ing. Rupert Amann, der für den Wasserbau usw. zuständig ist und Dir. a. D. Dipl.-Ing. Herbert. haben signalisiert, dass es diesbezüglich keine größeren Probleme zu geben scheint. Man wird es abklären. Sobald wir den Bescheid haben, wird man das Wasserrechtsverfahren, das naturschutzrechtliche Verfahren und das luftfahrtrechtliche Verfahren abführen. Es werden dann alle Parteien befragt und man wird sehen, was dann herauskommt.

Nun zu der Frage, ob man den Betrieb einstellen muss bzw. in welcher Form es eine Reduzierung geben wird. Ich glaube nicht, auch wenn wir die Piste um 120 m verkürzen würden, dass wir den Verkehr einstellen würden. Sie wissen, dass man in Bozen operieren kann, zwar nicht so wie in der Stadt Innsbruck, das ist ganz klar. Es gibt ein paar Flughäfen,

die kürzere Pisten haben. Sie haben aber den gleichen Flugverkehr, wie wir. Wir wollen einen Flugverkehr, dass er für die Wirtschaft des Landes Tirol und für die Bevölkerung des Landes Tirol sinnvoll ist. So einen Flugverkehr werden wir dann nicht mehr halten können. Das ist meine Meinung. Einstellen werden wir den Flugverkehr aber nicht.

Ich möchte noch zur Frage, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung gesetzlich vorgeschrieben ist, Stellung nehmen. Es ist weniger meine Angelegenheit, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung abzuführen ist oder nicht. Wir sind allerdings auch dieser Sache nachgegangen. Ich kann Ihnen sagen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung für dieses Projekt nicht erforderlich ist. Das ist definitiv. Das heißt aber nicht, dass wir nicht alle wasserrechtlichen, naturschutzrechtlichen Fragen seriös abklären. (StR Mag. Schwarzl: Man kann aber freiwillig eine Umweltverträglichkeitsprüfung machen.)

StR Mag. Schwarzl, man kann heute alles machen.

Der letzte Punkt bezog sich auf die Kostenschätzung. Das Projekt liegt uns jetzt von der DonauConsult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber vor. Die Kostenschätzung liegt bei ATS 110 Mio, ohne Grundeinlösung. Jetzt müssen wir natürlich abwarten, welchen Bescheid wir bekommen. Der Bescheid wird uns klipp und klar sagen, wie viel wir einzulösen haben und wie weit man den Inn verdrängen muss.

Man wird dann mit den Grundeigentümern sprechen und versuchen, die Gründe zu bekommen. Dann wird der ganze Verfahrensverlauf in Gang gesetzt. Wir müssen jetzt einmal abwarten. Ich würde auch lieber "Public Relations-mäßig" Gas geben, sodass man den Leuten sagen kann, dass wir das machen müssen und dass so der Zeitplan aussieht. Wir haben diese 6-Monatsfrist. Mein Zeithorizont wäre, dass wir den Bescheid bis Juli, August von der zuständigen Behörde bekommen. Wir haben den Bescheid am 1.2.2002 eingereicht. Somit müssten wir den Bescheid am 1.8.2002 bekommen.

Bgm. DDr. van Staa: Ich darf bekannt geben, dass ich heute mit Sicherheit um 22.30 Uhr die Sitzung schließen werde.

GR Haller: Ich möchte am Anfang meiner Wortmeldung meine Verärgerung aussprechen, dass bei allen Anfragemöglichkeiten an Ex-

perten, speziell von Ihnen StR Mag. Schwarzl, diese Möglichkeit als reiner Aktionismus missbraucht wird. Es wird doch von einem erwachsenen Menschen möglich sein, drei bis fünf konkrete Fragen zu stellen und dann fragt der Nächste. Jetzt sprechen wir seit 14.30 Uhr über dieses Thema und herausgekommen ist im Großen und Ganzen nichts.

(GR Kritzinger: Diesbezüglich hast du Recht.)

(StR Mag. Schwarzl: Ich habe ziemlich viele Anfragen gestellt und Ihr habt immer die Debatte verweigert.)

Sie haben eine Debattenrede gehalten und keine Fragestellung.

(StR Mag. Schwarzl: Wenn Ihnen der Gemeinderat für ATS 19.000,-- immer zu viel ist, dann bleiben Sie zu Hause.)

Das ist mir sicher nicht zu viel.

Ich hätte drei Fragen an Dir. Mag. Reinhold Falch. Eine wurde schon beantwortet. Die erste Frage lautet: Welche Maßnahmen plant die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) zur umfassenden Information und Aufklärung der umliegenden Bevölkerung? Die zweite Frage lautet: In der Öffentlichkeit wird immer wieder davon gesprochen, dass dieser Verpflichtungsbescheid vom 7.11.2001, der als Sicherheitsmaßnahme das unbefestigte Vorfeld vorsieht, als Vorwand für eine Pistenverlängerung vorgenommen wird, sprich Salamtaktik, das kann man auch im Internet nachlesen.

Welche Möglichkeiten sehen Sie derzeit, der durch politische Parteien gezielt falsch informierten Bevölkerung, diese Angst zu nehmen. Über dies, dass gezielt falsch informiert wird, werde ich falls eine Debatte zu Stande kommt, dann noch Auskunft geben. Ich habe mich genauso zur Cross Air, über den Radweg und über den Inndamm vorbereitet. Ich werde nach der Fragestellung dazu Stellung nehmen, falls eine Debatte zu Stande kommt. Danke.

Dir. Mag. Reinhold Falch: GR Haller, zu ersten Frage bezüglich Information der Bevölkerung möchte ich Folgendes sagen: Unser Problem war bis jetzt, dass wir immer wieder auf die Behörde warten mussten. Man hat im Jänner erklärt, dass wir im Frühjahr den Bescheid bekommen. Die Presse, die Bürgerinitiative usw. haben angefragt, wie es aussieht. Ich musste sagen, dass wir warten müssen, bis der Bescheid einge-

langt ist. Ich kann nicht irgendetwas sagen und dann muss ich das Ganze wieder revidieren. Der Bescheid, den wir bekommen haben, ist nicht im Frühjahr gekommen, sondern bekanntlich erst im späten Herbst. Das Problem war für uns am Flughafen Innsbruck wirklich ein Problem.

Wir haben immer wieder gesagt, dass wir gerne eine "Public Relations-Aktion" machen würden und die Leute informieren möchten. Jeder Tag und jede Woche länger bringt nur mehr Verunsicherung, speziell wenn man ein paar Querschüsse hat, wo das Ganze nicht als Sicherheitsfrage, als Sachfrage, hingestellt wird. Man ist mit Sachen und Argumenten zu uns gekommen, wie die Pistenverlängerung usw.

Wir waren diesbezüglich zum Reagieren verurteilt. Wir haben sofort, nachdem der Bescheid eingelangt ist, umfassend informiert. Wir haben die Stadtgemeinde Innsbruck und die Marktgemeinde Völs informiert. Wir haben nach der Aufsichtsratssitzung, wo dieser Beschluss gefasst wurde, dass man den Antrag stellt, sofort eine Pressekonferenz gemacht. Dazu hat Bgm. DDr. van Staa auch Bgm. Dr. Vantsch eingeladen.

Die Situation sieht jetzt folgendermaßen aus: Wir haben diesen Antrag gestellt und müssen jetzt wieder warten, bis dieser Bescheid kommt. Wir haben allerdings gesagt, dass wir nicht mehr zu warten und sind dabei, einen "Flyer" fertig zu stellen. Der "Flyer" ist im Prinzip schon fertig. Wir werden damit eine Grundsatzinformation mit "Facts" und "Figures" darstellen und werden diese "Flyer" an jeden Haushalt in der Stadt Innsbruck und in der Marktgemeinde Völs senden, damit die Leute einmal wissen, was Sache ist.

(Bgm. DDr. van Staa: Und "Innsbruck - Die Landeshauptstadt informiert" beilegen, denn das ist billiger und für uns ein Geschäft.)

Da verlieren wir aber wieder ein paar Tage.

(Bgm. DDr. van Staa: Am 1.3.2002, also morgen, könnte dies noch beigelegt werden, sonst können wir die "Flyer" extra aussenden.)

Wir haben in dieser Informationsbroschüre eine Hotline angekündigt, wo sich Flughafenexperten und auch ich selber ans Telefon sitzen werden, um Auskunft zu geben.

Wir richten eine Hotline ein, bei der man stundenweise am Flughafen Innsbruck anrufen kann. Wir werden keinen Anruf in Frage stel-

len. Jeder bekommt eine Auskunft und wenn wir sie nicht ad hoc geben können, dann werden wir sie schriftlich beantworten. Jedenfalls werden wir auf alle Fragen von allen Menschen, die anrufen, eingehen. Die "Flyer" sind die erste Ausgabe, aber es werden in regelmäßigen Abständen weitere Informationen folgen. Wir wollen wirklich umfassend informieren und damit die Unsicherheit aus der Bevölkerung nehmen. Wir hoffen, dass wir mit diesen "Public Relations-Aktionen" die Innsbrucker und die Völser Bevölkerung für dieses Projekt überzeugen können.

Wir werden darüber hinaus in der Marktgemeinde Völs diesbezüglich Veranstaltungen machen. Ich war über die Diskussion im Völser Gemeinderat sehr überrascht. Ich war wirklich überrascht, denn diese Diskussion im Völser Gemeinderat war von einer Objektivität geprägt. Ich habe abschließend Bgm. Dr. Vantsch und dem Gemeinderat gesagt, dass ich das nicht erwartet habe. Ich habe mir erwartet, dass sie über uns herfallen, wenn wir sozusagen in die Höhle des Löwen gehen.

Wir werden dann speziell in diese Gebiete gehen, die vom Lärm stark betroffen sind und die wirklich Flughafenanrainer sind. Das wäre die Marktgemeinde Völs und die Stadteile Kranebitten und Hötting-West. Wir werden die Firma DonauConsult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber, die das durchzieht, mitnehmen. Es kann dann jeder fragen, ob sein Keller unter Wasser stehen könnte und wie dies mit dem Grundwasser aussieht. Man kann dann wirklich auch technisch Fragen stellen. Dabei können hoffentlich alle Fragen beantwortet werden. Dies wäre zum ersten Punkt, den GR Haller angesprochen hat, zu sagen.

Zum zweiten Punkt ist Folgendes zu sagen: Es wird immer wieder von der Pistenverlängerung gesprochen. GR Haller, ich verstehe die Sorgen. Ich will das nicht bagatellisieren. Mir ist klar, dass diesbezüglich berechnete Sorgen in der Stadt Innsbruck und in der Marktgemeinde Völs auftreten. Man muss auf diese Sorgen eingehen. Das werden wir auch machen.

Ich, als Geschäftsführer der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), kann Folgendes sagen: Ich und meine Leute am Flughafen Innsbruck und ich bin überzeugt auch der Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) wollen keine Pistenverlängerung. Wir brauchen

keine Pistenverlängerung. Ich habe schon gesagt, wie die Situation aussieht. Ich glaube, dass wir den Leuten auf Grund dieser Ausführungen heute im Gemeinderat, diese technische Seite erklärt haben und dass wir keine Pistenverlängerung wollen. Ich hoffe, dass ich damit ihre Fragen beantwortet habe.

StR Mag. Dr. Bielowski: In der Bevölkerung hört man immer wieder, dass auch größere Maschinen starten und landen können.

Dir. Mag. Reinhold Falch: Das ist eine Frage, die permanent gestellt wird. Größere Maschinen haben mehr Kerosin im Tank und sind stärker beladen. Die Situation ist folgende: Früher hat man bei der Berechnung des maximalen Abfluggewichtes, nur den Inndamm ins Auge gefasst, aber nicht die Gebäude dahinter. Wenn man vor dem Bau des Einkaufszentrums Cyta oder den Gebäuden in des Einkaufszentrums Cyta, diesen Inndamm nach Westen verschoben hätte, hätte man sicherlich mit ein bisschen mehr maximalen Abfluggewicht starten können.

Ich habe auf Grund der Situation beim Einkaufszentrum Cyta mit unserem Verfahrensexperten Ing. Wieser, der in Brüssel bei einem Meeting war, telefoniert. Ich habe ihn noch einmal gefragt, wie die Situation definitiv ist. Er hat mir Folgendes gesagt: Auf Grund dieser Situation, dass es nicht nur den Inndamm als Kriterium gibt, sondern auch das Einkaufszentrum Cyta dahinter, ist es seiner Meinung nach äußerst unwahrscheinlich bzw. nicht möglich, mit höherem Abfluggewicht, als bisher, zu starten. Ich glaube, dass das eine klare Aussage ist.

GR Mag. Kogler: ... (Tonbandanlage ausgefallen) ...

Dir. Mag. Reinhold Falch: In GR Mag. Kogler sieht man den Piloten. Bei Starts im Westen würde die Piste bleiben, so wie sie ist. Die Piste würde nicht abgebaut werden. Die 2.000 m, so wie sie heute sind, bleiben. Für Starts Richtung Stadt bleiben die vollen 2.000 m, auch bei einer Pistenverkürzung, bestehen.

GR Linser: Sie haben gesagt, dass mit Kosten für die Innverlegung ohne Grundablöse von zirka ATS 110 Mio zu rechnen ist. Diesbezüglich wird es sicherlich schon Berechnungen geben, wie viel der Flughafen Innsbruck davon selber tragen kann oder gibt es dazu einen Aufteilungsschlüssel, wer dann die Restkosten übernimmt. Das Naherholungsge-

biet, für das der Herr Bürgermeister auch keinen Schilling zur Verfügung hat, ist wahrscheinlich auch nicht in den Kosten enthalten. Nach welchem Schlüssel werden die Restkosten aufgeteilt?

Meine weitere Frage wäre bezüglich einer freiwilligen Umweltverträglichkeitsprüfung gewesen. Diese wurde bereits beantwortet. Wie sieht es mit dem Anteil der Fluggäste im Charterverkehr aus? Gibt es diesbezüglich eine Aufstellung, wie viele aus Tirol kommen, die von Innsbruck aus in den Urlaub fliegen. Wie viele Menschen kommen aus anderen Bundesländern, aus Deutschland oder Bayern und wie viele kommen aus Südtirol. Das würde mich auch interessieren.

Gibt es einen Zusammenhang zwischen der Innverlegung und einer allfälligen Stationierung von Abfangjägern? Wäre das dann in der Stadt Innsbruck leichter möglich. Ich weiß es nicht. Es wurde eine Frage an mich gerichtet, die ich nicht beantworten konnte. Vielleicht war es auch nur ein Märchen. Wird vor der Landung Kerosin abgelassen? Ich konnte diese Frage nicht beantworten, ob Flugzeuge Restkerosin ablassen oder nicht?

Ich habe bei dieser Hotline vor eineinhalb Jahren beim Flughafen Innsbruck angerufen, weil mir vorgekommen ist, dass am Abend irrsinnig viele Flugzeuge hereingekommen sind. Ich gesagt gesagt, dass heute sehr viel Flugverkehr ist. Als Antwort habe ich nur wo, was, wie usw. bekommen. Ich wurde mit dieser Frage als totaler "Depp" hingestellt.

Bgm. DDr. van Staa: Teilen Sie das mir mit. Ich werde dann protestieren, weil ich das aus eigener Erfahrung verneinen kann.

Ich möchte nur sagen, dass die Kosten ganz klar Eigentümersache sind. Wenn der Flughafen Innsbruck die Kosten nicht selbst erwirtschaften kann, dann sind im Verhältnis der Gesellschaftsanteile Zuschüsse zu leisten. Damit ist die Frage schon erledigt.

GR Linser: Das betrifft die Stadt Innsbruck mit einer Übernahme der Kosten zu 25 %.

Bgm. DDr. van Staa: Ja richtig.

Dir. Mag. Reinhold Falch: Ich möchte vorher noch ganz kurz auf die Frage von GR Mag. Kogler eingehen. Es ist nicht auszuschließen, dass trotzdem die Piste abgebaut werden muss. Wir haben diesbezüglich noch keine definitiven Antworten von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde

erhalten. Es wäre aber möglich. Der Flughafen Innsbruck wäre dann noch weiter eingeschränkt, aber auszuschließen ist es nicht.

Bgm. DDr. van Staa: Kann man zusammenfassend sagen, dass der Flughafen Innsbruck selbst keine Verkürzung im mechanischen Bereich der Piste durchführen würde? Wenn der Flughafen dazu gezwungen wird, bleibt ihm nichts anderes übrig. Dann ist auch die Startsituation über der Stadt Innsbruck reduziert.)

Dir. Mag. Reinhold Falch: Bezüglich der Passagierstruktur ist Folgendes zu sagen: Der Flughafen Innsbruck ist der Flughafen für die Tiroler. Was den Outgoing-Verkehr und den Linienverkehr anlangt, steigen in Innsbruck primär Tiroler aus und ein. Selbstverständlich kommen ein paar Südtiroler dazu. Seit es den Flughafen Bozen gibt, ist aber eine gewisse Abwanderungstendenz zu vermerken.

Der Flughafen Innsbruck ist von vielen Flughäfen eingekreist. Es gibt in Bozen, in Salzburg, in München und in Friedrichshafen einen Flughafen. Früher sind viele Vorarlberger zu uns gekommen. Die Vorarlberger haben mittlerweile das gleiche Angebot ab Friedrichshafen und natürlich ab Zürich. Die Konkurrenzsituation ist sehr groß geworden und es muss langsam jeder Flughafen schauen, wie er über die Runden kommt. Es ist nicht so, dass die Leute scharenweise nach Innsbruck strömen, wenn der Weg nach Salzburg, nach München oder zu einem anderen Flughafen näher ist. So ist die Situation.

(GR Linser: Aber gibt es so Prozentaufteilungen?)

Das können wir nicht sagen. Diesbezüglich gibt es keine Passagierstatistik. Wir können nicht eruieren, ob das ein Tiroler, Südtiroler oder Vorarlberger ist, der heute in ein Charterflugzeug einsteigt. Wir können nur erheben, wie viele Gäste ins Land kommen, aber dies auch nur im Charterverkehr und nicht im Linienverkehr. Das ist für uns schwer zu quantifizieren.

Ich möchte noch zur Frage bezüglich Kerosin ablassen Stellung nehmen. Bei entsprechenden Temperaturen, meteorologischen Bedingungen, sieht man, wenn ein Flugzeug über die Stadt Innsbruck fliegt, dass am Flügelende das Wasser abrinnt. Es glauben viele Leute, dass das Kerosin sein muss.

Ich muss dazu Folgendes sagen: Die Bürgerinitiative hat leider Gottes einmal ein Flugblatt mit der großen Headline "Kerosin über Innsbruck und Völs" heraus gegeben. Es gab zu der Zeit keinen Flugzeugtyp in Innsbruck, der technisch die Möglichkeit hatte, Kerosin abzulassen. Es hat damals kein Flugzeug gegeben, das in Innsbruck Kerosin ablassen könnte. Wir haben uns auch damit befasst, ob man nicht klagen sollte. Wir haben das dann nicht gemacht. Wir sind auch an die Firma BP herangetreten, denn diese Firma ist unser Kerosinlieferant und haben gefragt, ob sie klagen wollen. Wir haben dann nicht geklagt, auch die Firma BP nicht.

Mittelstreckenflugzeuge benötigen keine Möglichkeit, um Kerosin abzulassen, weil sie mit dem Startgewicht, das sie haben, auch landen können. Das heißt, dass Mittelstreckenflugzeuge mit einem maximalen Startgewicht starten. Wenn ein Notfall wäre - wenn zum Beispiel jemand einen Herzinfarkt bekommt -, dann kann die Maschine sofort wieder landen. Das Problem ist nur bei Interkontinental-Maschinen, die mit 50, 60, 70 oder 80 t Sprit in den Flügeln starten.

Wenn so ein Flugzeug wie zum Beispiel eine Boing 747 in Frankfurt oder in München startet, dann haben die Maschinen so viel Gewicht bzw. so viel Kerosin in den Flügeln, sodass die Struktur des Flugzeuges dermaßen geschädigt werden könnte, dass man das Flugzeug abschreiben kann, wenn die Maschine fünf Minuten nach dem Start mit diesem Gewicht in den Flügeln landen würden. Ist diese Frage damit beantwortet?

GR Dr. Patek: Ich habe zwei Fragen, die eigentlich schon gestellt wurden, meiner Meinung nach aber noch eine ergänzende Antwort benötigen. Die Kosten der Innverlegung bzw. die Aufteilung zwischen den Eigentümern für jene Summen, die der Flughafen Innsbruck nicht selbst finanzieren kann, sind klar. Wie viel könnte der Flughafen Innsbruck größenordnungsmäßig selber finanzieren und wie viel würde dann insgesamt noch auf die Eigentümer fallen. In welcher Größenordnung würden sich die Grundablösen bewegen? Mir ist klar, dass die exakte Zahl noch nicht vorliegt. Was würde die entsprechende ökologische Ausgestaltung gemäß der Studie von DonauConsult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber kosten? Das wären die Fragen zum Finanziellen.

Ich habe noch die Frage bezüglich einer freiwilligen Umweltverträglichkeitsprüfung. War das ein definitives "Nein", was sie vorher gesagt haben oder kann sich der Flughafen Innsbruck doch vorstellen, eine freiwillige Umweltverträglichkeitsprüfung zu machen?

Die dritte Frage ist Folgende: Sie haben vorher gesagt, dass die Entwicklung des Flughafens über die letzten zehn Jahre den Masterplan im Prinzip widerlegt hat. Der Masterplan ist in diesem Sinn, was die Wachstumsmöglichkeiten anlangt, überholt. Nachdem der Masterplan auch in einem Investitionsplan war, würde ich vermuten, dass nach dieser Erkenntnis es bedürftig wäre, den Masterplan zu überarbeiten. Ich glaube, dass das auch eine Beruhigung für die Leute wäre, wenn Sie wissen, dass an diese 60 %ige Steigung nicht mehr gedacht ist.

Ist daran gedacht, den Masterplan in nächster Zeit auch betreffend der finanziellen Zukunft des Flughafens zu überarbeiten? Bis wann wird der Gemeinderat von einer solchen Überarbeitung informiert?

Dir. Mag. Reinhold Falch: Die Kosten bzw. die Selbstfinanzierung sind eine Sache weniger des Geschäftsführers, sondern des Aufsichtsrates der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG). Wenn der Bescheid vorliegt, werden sich die Gesellschafter mit dieser Frage befassen. Nachdem die Gesellschafter die Besitzer des Flughafens sind, werden sie bestimmen, wie viel sie dem Flughafen zumuten können und wie das dann aussieht. Das ist rein und allein die Sache der Gesellschafter.

(GR Dr. Patek: Und des Aufsichtsrates der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG)?)

Der Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) wird sicherlich diesbezüglich eine Empfehlung abgeben können. Ich weiß es aber nicht genau, denn ich bin nicht der Aufsichtsratsvorsitzende und auch nicht der Stellvertreter. Ich kann Ihnen dazu leider Gottes keine befriedigende Antwort geben. Das ist die Sache der Gesellschafter.

Bezüglich der Grundablöse müssen wir auch wieder auf den Bescheid warten. Wir wissen derzeit nicht genau, wie viel Hektar Grund abgelöst werden müssten. Laut der Vorstudie von DonauConsult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber wären das in etwa 10 ha summa summarum. Das, was wir laut unserem Vertrag ablösen müssen bzw. sollten, wären na-

türlich nicht 10 ha. Wir werden sehen, was im Bescheid steht. Dann wissen wir genau, wie viele Quadratmeter bzw. wie viele Hektar wir abzulösen haben. Wir müssen aber, wie gesagt, noch auf den Bescheid warten.

Ökologische Ausgestaltung: In diesem Vorprojekt hat man sich über die ökologische Ausgestaltung auch Gedanken gemacht, allerdings nicht, was dies kosten wird. Das wird dann eine Frage sein, wenn auch der Bescheid und das Projekt dazu vorliegt.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht eine Sache des Geschäftsführers. Wir haben diesbezüglich eine Stellungnahme eingeholt. Für mich als Geschäftsführer ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Ich, als Geschäftsführer der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), muss darauf achten, dass der Flughafen sparsam geführt wird. Ich werde auch keine Umweltverträglichkeitsprüfung beantragen.

Bezüglich dem Masterplan möchte ich Folgendes sagen: Wir haben Ihnen demonstriert, wie die Situation in den letzten Jahren ausgesehen hat. Der Masterplan wird bei uns alle fünf Jahre nachgeführt. Das dürfte jetzt in nächster Zeit wieder der Fall sein. Wir werden selbstverständlich den Masterplan auch entsprechend korrigieren. Wo Korrekturen notwendig sind, wird der Masterplan korrigiert. Ich hoffe, dass Ihre Fragen beantwortet sind.

GR Kritzinger: Dir. Mag. Reinhold Falch, der größte Widerstand kommt von der Marktgemeinde Völs. Hat man sich überlegt, ob man die Völser Bevölkerung mit einer besonders günstigen Möglichkeit entschädigt, denn wir haben einige soziale Projekte zu verwirklichen. Vielleicht lässt sich dieser Widerstand in der Marktgemeinde Völs auf diese Weise etwas leichter bewältigen, als sonst.

Dir. Mag. Reinhold Falch: GR Kritzinger, wenn ich einen Lotto 6er, den Jackpot oder den Tripple-Jackpot mache, dann werde ich mir überlegen, ob ich nicht irgendwie karitativ etwas machen soll. Der Flughafen Innsbruck muss sparsam mit den Finanzen umgehen, denn wir haben einen riesigen Nachholbedarf. Wir reinvestieren jeden Schilling in den alten Flughafen, den wir einnehmen. Wir unterstützen ein paar Vereine rund um Innsbruck, wie zum Beispiel den Sportclub bzw. den Fußballclub in der Marktgemeinde Völs. Wir unterstützen allerdings nur die Jugendarbeit mit

ein paar Tausend Schilling. Wir fördern auch den SV Lohbach in Hötting-West, den Innsbrucker Sportklub usw. Weiters unterstützen wir die Schützenkompanie in Allerheiligen. Wenn ich zum Beispiel einen Lotto 6er machen sollte, dann würde ich noch mehr investieren.

Schriftführerin Gabl übernimmt die Schriftführung.

Bgm. DDr. van Staa: Es geht um ein Behördenverfahren und ich würde mich weigern, in ein solches durch "Zuckerlverteilung" einzugreifen. Ich halte nichts von Ökologieprojekten. Dies ist eine Angelegenheit, welche die Gemeinderäte der Marktgemeinde Völs und der Stadt Innsbruck dann gesondert behandeln. Hier handelt es sich um ein ganz korrektes Behördenverfahren. Wenn es nicht notwendig ist, so muss es nicht durchgeführt werden. Ist es jedoch notwendig, muss es durchgeführt werden.

Im Falle einer Umweltverträglichkeitsprüfung werden wir das vielleicht aus der Sicht des Gemeinderates wünschen. Entscheidungen fällt ausschließlich die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) und die zuständigen Behörden. Es soll dies einmal klar sein, denn wir befinden uns nicht in einem Bazar.

Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid: Ich darf noch kurz etwas zur Frage der Finanzierung ausführen. Es ist zunächst so, dass dieses Projekt unter dem Vorbehalt der Finanzierungszusagen steht. Eine Genehmigung nach § 69 des Luftfahrtgesetzes steht unter dem Vorbehalt einer Finanzierungsmöglichkeit. Das heißt, dass die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) bzw. die Gesellschafter eine entsprechende Zusage machen müssen. Diese Zusage steht noch aus und ist erst - wie der Herr Bürgermeister bereits ausgeführt hat - zu beschließen.

Was die Frage der Möglichkeit der Eigenfinanzierung anbelangt, so gibt es wie der Flughafen strukturiert ist, ein zweistufiges Verfahren. Die Geschäftsführung der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG)

wird mit dem Planungsstab dem Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) einen Vorschlag unterbreiten, wie und inwieweit die Eigenfinanzierung mittel- bzw. langfristig, möglich ist. Diese Empfehlung ist im Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) mit "ja" oder "nein" zu beschließen und dann an die Gesellschafter weiterzuleiten.

In der Generalversammlung wird dann festzustellen sein, wie die Finanzierung von Seiten der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), sei es durch Mittel der beteiligten Körperschaften wie des Bundes, Landes Tirol und der Gemeinde, aufzuteilen ist.

Bgm. DDr. van Staa: Bgm.-Stellv. Zach hat dankenswerter Weise auf eine Wortmeldung verzichtet.

StR Mag. Schwarzl: Ist laut Masterplan nach einer Innverlegung auch ein zweiter "Taxiway" vorgesehen? Es sind dies Zu- und Abfahrten, wo ein Flugzeug das gelandet ist, zum Hangar bzw. zur Abfertigungshalle rollen kann. Jetzt existiert nur ein "Taxiway" und nach der Innverlegung soll es zwei "Taxiway" geben. Das erweckt bei mir den Eindruck, dass der Ablauf am Boden reibungsloser funktioniert. Während das eine Flugzeug nach der Landung hereinrollt, kann die andere Maschine auf der Piste hinausrollen. Ist es prinzipiell möglich, dass durch diesen zweiten "Taxiway" mehr Frequenzen abgewickelt werden können?

Sind die Gutachten - das wäre vielleicht eher eine Frage an Aufsichtsratsvorsitzenden-Stellv. Dr. Schmid - nach denen ich bereits bei der letzten Sitzung des Gemeinderates gefragt habe, dem Gemeinderat zugänglich? Ich habe diesbezüglich an Dir. Mag. Falch geschrieben und die Antwort erhalten, dass diese bei der nächsten Sitzung des Aufsichtsrates der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) eingebracht werden.

Ist es nicht so, dass die geplante Innverlegung letztendlich der Versuch ist, die Topographie rund um den Flughafen dem gesteigerten Flugverkehrsaufkommen innerhalb der letzten zehn bis fünfzehn Jahre anzupassen? Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat bereits im Jahr 1990 - wie die Debatte gelaufen ist - mehrere Schreiben und Anfragebeantwortungen geschickt und es ist in diesen eine Aussage, die ich sehr interessant gefunden habe, enthalten.

"In Reaktion auf die Befürchtungen ... Es soll ausschließlich der Verbesserung der Sicherheit des in den letzten Jahren nicht unerheblich gewachsenen Verkehrsaufkommens auf dem Innsbrucker Flughafen dienen."

Der Flughafen wurde zu einer Zeit genehmigt, wo es kein hohes Verkehrsaufkommen gegeben hat. Dieses Verkehrsaufkommen ist nicht sprunghaft jedes Jahr angestiegen, hat sich aber doch sukzessive erhöht. Ist es nicht so, dass man jetzt nachträglich die Topographie anpasst? Warum ist es nicht einmal umgekehrt denkbar, ohne dass sofort das Geschrei vom allgemeinen wirtschaftlichen Niedergang der Nation beginnt, den Flughafen der Topographie anzupassen.

Hat nicht der Flughafen eine zu dynamische, wirtschaftliche Entwicklung gemacht, aus dieser wieder Investitionen geflossen sind? Dir. Mag. Reinhold Falch hat erwähnt, dass in den letzten Jahren ATS 500 Mio in die Infrastruktur, für die Passagiere (An- und Abflugbereich usw.) geflossen sind. Diese Investitionen müssen wieder refinanziert werden. Ein Flughafen nimmt ja durch den Flugbetrieb Geld ein. Es ist dies eine Spirale und dazwischen bewegt sich immer die Sicherheit wie: Das Wachstum erfordert mehr Sicherheitsmaßnahmen und diese müssen wieder refinanziert werden.

Dann ist eine wirtschaftliche Entwicklung erreicht, wo man dann sagt, dass man etwas - sei es eine Pistenverkürzung - zurücknehmen muss. Leugnen Sie jeglichen Zusammenhang zwischen der wirtschaftlichen ... (Unruhe im Saal) ...

(Bgm. DDr. van Staa: Dir. Mag. Reinhold Falch ist im Gemeinderat nicht im Kreuzverhör.)

Können Sie dem Gemeinderat garantieren, dass es überhaupt keinen Zusammenhang zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und Innverlegung gibt?

Man sieht immer die Pläne von DonauConsult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber und dort beginnt der gestaltete Bereich der Innverlegung bereits bei der Autobahnzubringerbrücke Bundesstraße. Muss diese Brücke im Falle der Realisierung des Projektes von DonauConsult Dipl.-Ing. Zottl und Dipl.-Ing. Erber verlegt werden?

(Dir. Mag. Reinhold Falch: Meinen Sie die Völser Brücke?)

Ich meine die Brücke auf der Bundesstraße zwischen der Stadt Innsbruck und der Marktgemeinde Völs, am Fuße von Kranebitten. Es ist die Brücke auf der Völser Straße. Es gibt diese Veranstaltung der Umwelthanwaltschaft über Mediation, wie zum Beispiel das Mediationsverfahren in Wien. Würde die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) ein Mediationsverfahren begrüßen und mitmachen?

Das Hauptproblem ist - irgendwann wird sich die Politik um dieses Problem nicht "herumschleichen" können -, dass festgestellt werden muss, wo die Grenzen des Innsbrucker Flughafens in dieser topographischen Situation sind. Wären Sie als Vertreter der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) bereit, im Zusammenhang mit dem künftigen Behördenverfahren auch mit der Stadt Innsbruck oder den Eigentümern über Endausbaugrenzen am Innsbrucker Flughafen zu sprechen wie zum Beispiel: Wo ist das Limit am Innsbrucker Flughafen, wann ist es erreicht und wie sieht es aus?

Dir. Mag. Reinhold Falch, Sie sprechen immer wieder von Garantien, dass keine Pistenverlängerung stattfindet. Sie setzen sich auch bezüglich der Schwelle 08 ein. Meine Äußerung, dass die Geschäftsführung der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) nichts garantieren kann, da sie austauschbar ist, war keine Kritik. Diese Aussage wurde nur nicht verstanden. Garantien müssen meiner Meinung nach die Eigentümer abgeben und nicht die Geschäftsführung der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG). Wenn nämlich der Geschäftsführer der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) in Pension geht, so fühlen sich dann die Eigentümer an nichts mehr gebunden. Es müssen die Eigentümer Garantien abgeben.

Kann sich die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) auch vorstellen, die Garantie der Verbücherung einer Nichtverlängerung der Piste oder Nichtauswärtsversetzung der Schwelle nicht nur am Flughafenareal in das Grundbuch einzutragen, sondern in das Grundbuch aller Grundeigentümer in der Sicherheitszone? Es sollte sozusagen das Flughafengrundstück das dienende Grundstück sein. Es wäre dann eine Änderung wesentlich schwieriger durchzuführen als umgekehrt.

Laut eines Urteils vom Verwaltungsgerichtshof aus dem Jahre 1999 haben bei Bewilligungsverfahren nach § 68 des Luftfahrtgesetzes Parteien in der Sicherheitszone Parteienstellung. Ich gehe davon aus, dass es auch bei diesem Verfahren in der Stadt Innsbruck Parteienstellung der Grundstückseigentümer in der Sicherheitszone geben wird.

Bgm. DDr. van Staa: Bitte Dir. Mag. Reinhold Falch, beantworten Sie jene Fragen, die Sie beantworten können. Wer Parteienstellung hat, bestimmt nicht der Geschäftsführer der Tiroler Flughafenbetriebs-gesmbH (TFG), sondern ausschließlich die zuständige Behörde.

(StR Mag. Schwarzl: Es wäre doch nicht unwesentlich, wenn er es weiß.)

Dir. Mag. Reinhold Falch: Zur Frage des Masterplanes "Taxiway". Wenn StR Mag. Schwarzl sagt, dass nach der Innverlegung der zweite "Taxiway" realisiert wird, so kann ich feststellen, dass ich das zum ersten Mal höre.

(StR Mag. Schwarzl: Das scheint auf den Plänen des Masterplanes auf.)

Ja, auf den Plänen des Masterplanes, jedoch nicht nach der Innverlegung. In dem Masterplan hat man zusätzlich zwei "Taxiway" ins Auge gefasst. Dies wäre eine wesentliche Beruhigung für startende Flugzeuge. Die Flugzeuge müssen derzeit auf Grund der jetzigen Situation vom Flughafengebäude wegrollen.

StR Mag. Schwarzl, Sie wohnen ja direkt neben der Umkehrplatte und wissen, welche Konsequenzen dies hat. Das Flugzeug rollt den "Taxiway" entlang zu Ihnen hinaus, muss bis zur Umkehrplatte - wo Sie wohnen - "taxeln" und dreht dann auf der Umkehrplatte um und startet. Dies betrifft den Westen und Osten. Im Westen ist es für die Bevölkerung in Kranebitten vorteilhafter. Wenn nun das Flugzeug nicht mehr hinausfahren muss um so zu starten, sondern direkt vom Gebäude des Flughafens zur Umkehrplatte fahren kann, dann rollt das Flugzeug auf die Umkehrplatte hinaus und startet.

Sie, StR Mag. Schwarzl als Betroffene, hätten beim Start wesentlich weniger Lärm. Das war auch der Grund, dass wir etwas Positives für die Anrainer erreichen, damit diese weniger Rolllärm haben. Es geht um Sie persönlich, auch ich wohne dort.

(StR Mag. Schwarzl: Es geht nicht um mich persönlich, sondern die Frage war, ob dies Auswirkungen auf die Frequenzen hat.)

Wir sind durch die "Runway" limitiert, denn diese ist unser Kriterium.

Nehmen Sie die Tage von Sonntag bis Freitag als Beispiel, so frage ich Sie, wann ist es der Fall, dass einmal ein Flugzeug schneller hinausfliegt. Vielleicht ist dies am Samstag möglich. Ansonsten wäre dies für Sie persönlich und für die Anrainer eine wesentliche Verbesserung. Mich wundert es, dass Sie nicht schon lange vorgeschlagen haben, dies schneller zu realisieren.

Ich höre zum ersten Mal, dass man die Topographie dem Flughafen anpassen will. Es ist das Gegenteil der Fall, denn man hat immer den Flughafen an die Topographie angepasst und nicht umgekehrt. Ich glaube, dass ich nicht mehr auf diese Frage eingehen muss, denn sie wurde bereits schon lange diskutiert.

Wenn Sie betonen, dass der Flughafen explodiert, so muss ich sagen, dass ich Ihnen nicht mehr als die Statistik unterbreiten kann. Was den Linien- und Charterverkehr anbelangt - bis auf die Ausnahme im Jahr 2000 - gibt es marginale Differenzen. Gott sei Dank, haben wir ATS 500 Mio investiert, sonst hätten wir am Flughafen dieselbe Situation wie bei der Olympiahalle. Es ist dies eine Bausubstanz die bereits vierzig Jahre alt ist, da sie zur ersten Olympiade errichtet wurde. Wir haben jeden Schilling reinvestiert.

Wir wollen doch als Tiroler einen Flughafen haben, mit dem wir uns nicht schämen müssen. Er sollte nicht Balkan-Qualität haben, sondern ein "Schmuckkastl" sein. Er muss klein aber fein sein, wenn wir es uns leisten können und daher investieren wir jeden Schilling in diese Verbesserung. Garantie kann ich keine abgeben, denn ich sage immer nur, dass ich mich für gewisse Dinge als Geschäftsführer einsetzen werde. Die Beschlüsse fasst der Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) und die Gesellschafter.

Zur Mediation muss ich sagen, dass wenn ich keine benötige, so werde ich auch keine machen. Wenn man jedoch der Meinung ist, dass eine Mediation für einen Konflikt die beste Lösung wäre, so wird der Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) mir sofort anraten,

dieses Problem mit einer Mediation zu lösen. Bis jetzt war es immer so, dass eine Mediation dazu benötigt wurde, wenn es Kapazitätsausweitungen gegeben hat wie zum Beispiel, wenn die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) eine neue Piste baut oder, wenn irgendwo ein neuer Flughafen gebaut wird.

Wir glauben, dass eine Mediation für dieses Projektvorhaben nicht notwendig ist. Wenn wir jedoch seitens des Aufsichtsrates der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) und der Gesellschafter hören, dass wir eine Mediation machen sollen, so werden wir uns nach den Wünschen richten.

Zur Schwelle 08 kann ich keine Garantie abgeben. Wie ich bereits in meinem Statement erwähnt habe, könnte ich auf die Versetzung der Schwelle - wenn es unbedingt notwendig ist - verzichten. Entscheiden wird dies jedoch die zuständige Behörde und der Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG). Ich werde mich für gewisse Dinge beim Aufsichtsrat einsetzen, wenn dieser einen Beschluss zu fassen hat. Auch bei den Gesellschaftern werde ich mich einsetzen, jedoch wie diese und der Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) letztendlich entscheiden werden, kann ich Ihnen nicht garantieren.

Alle Anrainer, die sich in der Sicherheitszone befinden, haben Parteienstellung und es ist ein Verfahren anhängig.

Aufsichtsratsvorsitzender-Stellv. Dr. Schmid: Zur Frage der Parteienstellung ist in diesem Falle klar zu sagen, dass all jene - jetzigen Eigentümer bzw. Berechtigte - Parteienstellung haben werden, welche von der Einbeziehung in das Flugplatzareal betroffen sind. Also jene, die Berechtigung an Grundstücken haben, werden neu in das Flugplatzareal einbezogen. Dies hat mit der Sicherheitszone nichts zu tun. Man kann dies im § 69 Abs. 1 lit. i des Luftfahrtgesetzes nachlesen.

Die Gutachten, insbesondere der Österreichischen Zivilluftfahrtbehörde (ÖZB), welche die Sicherheit des Flughafens anbelangen, stehen selbstverständlich zur Verfügung.

GR Dr. Rainer: Ich spreche in der Eigenschaft als Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) und möchte sagen, dass es noch nie eine Debatte im Gemeinderat gegeben hat, wo ein Geschäftsführer

vier Stunden lang "ausgequetscht" wurde wie Dir. Mag. Reinhold Falch, der sich hervorragend geschlagen hat. (Beifall) Er hat eine umfassende Auskunft gegeben, wie das noch nie beim einem Geschäftsführer, der im Gemeinderat gesprochen hat, der Fall war. Ich möchte ihm dafür herzlich danken.

Es ist das Ganze so zu sehen und das war auch die Überlegung des Aufsichtsrates der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), dass das Primäre die Frage der Sicherheit und der Haftung ist. Wenn jetzt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technik einen Bescheid erläßt, dass ein Sicherheitsfeld als Pistenvorfeld zu schaffen ist und wir sowie der Geschäftsführer der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) nichts unternehmen und keine Anträge einbringen, so sind sicherlich Sie im Gemeinderat wenn etwas passiert die Ersten, die sagen, warum dagegen nichts unternommen wurde. Das ist die Ursache und ausschließliche Begründung dafür, warum wir dieses Verfahren abführen. Richtig, es ist dies die Frage der Haftung.

Bgm. DDr. van Staa: GR Dr. Rainer hat jetzt als Auskunftsperson und Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) eine Feststellung getroffen.

GR Dr. Rainer: Ich könnte Dir. Mag. Reinhold Falch fragen, ob er bereit wäre, diese Haftung zu übernehmen, weiß jedoch jetzt schon die Antwort. Danke!

Bgm. DDr. van Staa: Damit wurden alle Fragen zu diesem Thema behandelt. Ich darf mich bei Dir. Mag. Reinhold Falch und beim Aufsichtsratsvorsitzenden-Stellv. Dr. Schmid sowie beim Aufsichtsrat GR Dr. Rainer hinsichtlich der Haftungserklärung bedanken. (Beifall von allen Seiten)

Die Tagesordnungspunkte 4. und 5. wurden in der Sitzung des Gemeinderates am 31.1.2002 auf Grund von Zeitmangel zurückgestellt und werden jetzt behandelt.