

## **GEMEINDERATSSITZUNG**

**STADTGEMEINDE INNSBRUCK**  
**28.06.2007**

Protokoll Seite 520ff

aus:

[www.innsbruck.gv.at/io30/browse/Webseiten/Content/Politik/Gemeinderat/Gemeinderatsprotokolle](http://www.innsbruck.gv.at/io30/browse/Webseiten/Content/Politik/Gemeinderat/Gemeinderatsprotokolle)

### **29.14 I-OEF 53/2007**

**Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), Weiterentwicklung des Züricher Modells lärmabhängiger Landegebühren zu einem Innsbrucker Modell und Umsetzung (StR Mag. Schwarzl)**  
**29.15 I-OEF 54/2007 Richtlinien zur Förderung für den Einbau von Lärmschutzfenstern bei AnrainerInnen des Flughafens Innsbruck (StR Mag. Schwarzl)**  
**29.16 I-OEF 55/2007 Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), Veröffentlichung der Fluglärmmessergebnisse der Messstellen 1, 2 und 3 in Verbindung mit den Flugbewegungsdaten (StR Mag. Schwarzl)**

#### **StR Mag. Schwarzl:**

Der Antrag auf Weiterentwicklung des lärmabhängigen Gebührenmodells ist ein Antrag von einem Paket von drei Anträgen. Ich erläutere ganz kurz die Hintergründe, warum die Anträge im April 2007 eingebracht wurden und damit jetzt in Behandlung stehen. Das hängt damit zusammen, dass im Frühjahr die Flugstatistik des vorangegangenen Jahres vorliegt. Zweitens bin ich schon seit langem in Sachen Flughafen tätig und ich habe noch nie so viele auch direkte Beschwerden über Fluglärm bekommen, wie in diesem Winter. Es hat Winter gegeben, wo ich eigentlich sehr wenig gehört habe, aber dieses Jahr waren sehr viele Beschwerden.

Der dritte Grund ist die Anzahl der Flugbewegungen. Ich habe versucht, das graphisch darzustellen. Die rote Linie ist die Entwicklung der Gesamtflugbewegungen seit dem Jahr 1989 und die untere Linie jene der Charterflüge. Das Jahr 1989 war mein Einstieg in den Gemeinderat, wo ich das erste Mal begonnen habe, Flughafenpolitik zu machen oder zu versuchen. Man sieht sehr schön, dass im Jahr 2006 der aktuellen Statistik mit 41.467 Flugbewegungen der Flughafen erstmals die Schallmauer von 41.000 Flugbewegungen überstiegen hat. Wir haben im Linien- und Charterverkehr im Jahr 2000 eine Spitze mit rund 17.000 Flügen gehabt. Das war das Jahr, wo die Air Alps Innsbruck angefliegen hat, das heißt Linienflugverbindungen von Innsbruck hatte, die dann weggefallen sind. Air Alps ist jetzt in Bozen stationiert. Diese Kurve hat sich dann ein bisschen abgeflacht. Aber dann ab den Jahren 2004, 2005 und 2006 haben wir auch im Linien- und Charterverkehr wieder eine steigende Tendenz.

Wir sind jetzt bei 14.330 Linien- und Charterflügen im Jahr 2006. Linien- und Charterverkehr ist von 1989 bis 2006 um 73 % gestiegen, was nicht wenig ist. Das ist wirtschaftlich gesehen zweifellos sehr erfreulich, hat aber natürlich - das kann wirklich niemand leugnen - Auswirkungen auf die Umwelt. Ich denke nur, das ist immer mein Credo, dass die Flughafenpolitik beide Seiten der Medaille, nämlich das Wirtschaftliche, aber auch die Auswirkungen des wirtschaftlichen Erfolgs gleichermaßen im Auge haben muss. Ich sehe meinen Antrag in diese Richtung als Beitrag zu diesem gleichwertigen Sehen beider Seiten der Medaille.

Ein anderer Punkt, der mich dazu veranlasst hat, ist die bevorstehende Innverlegung- light. Es werden jetzt die Behördenverfahren eingeleitet. Es ist geplant in der Niederwasserperiode 2007/2008 mit der Innverlegung-light zu beginnen. Das ist das erste Mal seit dem Bestehen des Flughafens, bevor dieser von der Reichenau an den jetzigen Standort gesiedelt ist, dass der Flughafen über seine von der Natur gesetzten Grenzen räumlich und baulich

hinauswächst, in dem der Inn, der bisher die Grenze war, für die Schaffung eines den ICAO (International Civil Aviation Organization)-Bestimmungen entsprechenden Pistenvorfeldes verlegt wird.

Ursprünglich sind mit dieser Innverlegung bei vielen Menschen auch Ängste verbunden gewesen, dass das nicht nur eine reine Sicherheitsmaßnahme sein könnte. Es sind auch andere Ängste damit verbunden und ich will gar nicht darüber sprechen, ob diese berechtigt oder unberechtigt sind. Aber, in so einer Situation denke ich, dass die Argumentationsstrategie so etwas zu sagen, dass sich für die Anrainer nichts ändern wird, der eine Weg ist.

Der andere Weg wäre jener, in dieser Situation vertrauensbildende Maßnahmen zu setzen. Ich denke, dass das Antragspaket eine solche Maßnahme ist. Der Antrag zielt darauf ab, dass durchaus in Erfüllung des Koalitionsübereinkommens der Koalitionsparteien das derzeit in der Stadt Innsbruck geltende Züricher Modell der lärmabhängigen Gebühren zu einem Innsbrucker Modell umgewandelt wird.

Dazu mögen, wie im Antrag aufgelistet ist, die Gruppen, Personen und Institutionen zusammenarbeiten. Ich denke an Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Tiefenthaler von der Universität Innsbruck, der schon bei seinem Gutachten damals bei der Einführung der lärmabhängigen Gebühren im Jahr 2004, wo der Gutachter des Flughafens Spalten verwechselt und Fehler gemacht hat, beauftragt wurde, das zu untersuchen. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Tiefenthaler hat dabei auch anhand von fünf Flugzeugen festgestellt, dass es richtig ist, dass Maschinen, die in Zürich laut sind, in der Stadt Innsbruck auch laut sind. Daraufhin hat man, das ist auf einen Antrag der Innsbrucker Grünen zurückgegangen, die lärmabhängigen Gebühren im Jahre 2004 eingeführt. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Tiefenthaler hat nach der Untersuchung im Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) schon Wege aufgezeigt, an welchen Kriterien sich ein Innsbrucker Modell orientieren sollte.

Das Problem, das wir in der Stadt Innsbruck mit den lärmabhängigen Gebühren haben, ist jenes, dass einfach nur die Lärmklassifizierung der Stadt Zürich übernommen wurde. Das führte zu grotesken Dingen, dass wir in der Stadt Innsbruck Maschinen pönalisiert haben, die die Stadt Innsbruck noch gar nicht angefliegen haben und auch nicht anfliegen werden. Die Stadt Zürich hat eine ganz andere Topographie, und da unsere Lärmabhängigen nicht auf den in der Stadt Innsbruck gemessenen Werten basieren, wurde die Klassifizierung einfach übernommen. Das führte leider dazu - das hat mir der Flughafen in einer Anfragebeantwortung sehr schön ausgeführt -, dass tatsächlich die wirklich sehr alten Geräte wie die YAK oder die MD-Serie von dieser Lärmklassifizierung betroffen sind, aber die die Stadt Innsbruck sehr häufig anfliegenden Maschinen, die modern waren, von dieser Pönalisierung und Klassifizierung gar nicht erfasst wurden. Ich darf das wieder anhand einer Aufstellung erklären.

Zuerst aber noch etwas anderes: Das Fazit ist, um zu diesen zitierten 41.000 Flugbewegungen im Jahr 2006 zurück zu kommen, dass davon 130 pönalisiert waren. Diese waren mit lärmabhängigen Gebühren belegt. Jetzt könnte man daraus auch schließen, dass von 41.000 Flugbewegungen nur 130 laut waren. Das wäre schön.

Ich habe mir die Arbeit gemacht, das herauszusuchen, denn es gibt beim Amt der Tiroler Landesregierung sämtliche Messdaten von jedem Tag, jeder Maschine und allen Messstellen. Ich habe nur die Messstelle Ursulinen, die Messstelle 1, ausgewertet, weil das sozusagen von den Flugbewegungen über dem Stadtgebiet die zentrale Messstelle ist. Ich habe mir alle Daten aus den Excel- Dateien genau herausgeschrieben und diese nach Lärm sortiert. Ich bin darauf gekommen, und das ist das Interessante, dass von den 41.467 Gesamtflugbewegungen alleine bei der Messstelle 1 - dabei sind die Flugbewegungen nach Westen noch gar nicht erfasst - 4.600 einen Maximalschallpegel von größer gleich 90 Dezibel aufgewiesen haben. Das heißt für den Schallereignispegel waren das zwischen 95 und über 100 Dezibel. Der Schallereignispegel ist eine rechnerische Größe, der sozusagen auch die Zeitdimension mitberücksichtigt.

Es kommt jetzt das nächste Diagramm mit den Gesamtflugbewegungen, den Charter- und Linienflugbewegungen, die 4.600, also 11 % der Gesamtflugbewegungen, die bei der Messstelle 1 über 90 Dezibel hatten. Das fast nicht sichtbare sind die 130 pönalisierten Flüge, das sind genau 0,3 % der Flugbewegungen. Das nur zur Verdeutlichung.

Das Fazit daraus heißt für mich, dass die Lärmklassifizierung nach dem Züricher Modell nicht falsch ist, aber sie hat mit der Lärmrealität in der Stadt Innsbruck nur wenig zu tun. Ich würde deshalb behaupten, dass man das derzeitige Modell besser als altersabhängige Landegebühren und nicht als lärmabhängige Landegebühren einstufen sollte. Es hat mir der Flughafen selber in der Anfragebeantwortung geantwortet, dass sich das derzeitige Pönalisationssystem sehr gut eignet, das laute veraltete Fluggerät zurückzudrängen. Das ist auch tatsächlich passiert. Aber das ist nicht das einzige laute Fluggerät. Der Flughafen weiß das selber sehr gut, denn er hat im Juli 2004 an die Bürgermeisterkanzlei geschrieben, dass die derzeit genehmigten lärmabhängigen Landetarife auf der Lärmklassifizierung der Stadt Zürich basieren. Zukünftig soll aber eine Klassifizierung auf Basis der in der Stadt Innsbruck gemessenen Fluglärmdaten angestrebt werden. Genau das, was der Flughafen im Jahr 2004 angekündigt hat - das wurde auch vom Koalitionsabkommen weitertransferiert - möchte ich mit diesem Antrag einleiten. Ich möchte noch darauf hinweisen, dass Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Tiefenthaler bei seiner damaligen Untersuchung sehr wohl die Kriterien, anhand der man sich bei der Entwicklung so eines Innsbrucker Modells orientieren könnte, vorgegeben hat. Diese listet mein Antrag auf.

Ich möchte noch ganz kurz auf die Stadt Zürich eingehen. Wir haben heute zu vielem schon sehr lange gesprochen. Das ist zu dem Antrag mein letzter Beitrag. Ich behaupte nämlich, dass wir weder ein Innsbrucker Modell, weil das nicht von der Lärmsituation in der Stadt Innsbruck ausgeht, noch ein echtes Modell wie in der Stadt Zürich haben. Der Flughafen Zürich Unique, ein börsennotiertes privates Unternehmen, hat seit dem Jahr 1980 lärmabhängige Gebühren. Diese bestehen aber nicht so wie in der Stadt Innsbruck nur aus lärmabhängigen Landegebühren. Es gibt auch eine lärmabhängige Passagiertaxe pro Passagier, der Lärmtaler oder Lärmfranken genannt wird. Es gibt einen Nachtrandzuschlag. Bei lauten Maschinen, die zur Tagesrandzeit, aber natürlich mit anderen Betriebszeiten, weil der Flughafen Zürich ein internationaler Großflughafen ist, landen, wird dieser eingehoben. Interessant ist, dass es auch seit dem Jahr 1997 eine Gebühr auf die Schadstoffemission gibt. Das heißt, dass Flugzeuge mit viel Kerosinausstoß stärker pönalisiert sind als solche, die wenig Kerosinausstoß haben. Das ist auch eine interessante Variante.

Ein großer Unterschied ist Folgender: Der Flughafen Unique in Zürich hat keine Aufkommensneutralität. Unsere Lärmabhängigen sind aufkommensneutral. Das heißt, dass der Flughafen aus diesen Gebühren im Jahr 2005 an die € 112.000,-- eingenommen hat. Letztes Jahr lag die Summe unter € 100.000,--, so bei einem Betrag von € 70.000,--. Aber, das ist kein Überling für den Flughafen, sondern er hat im Gegenzug, damit das aufkommensneutral ist, sämtliche Landegebühren um € 0,11 pro Tonne Maximalgewicht des Flugzeuges reduzieren müssen. Wir konnten keine Mehreinnahmen lukrieren, um sie zweckgewidmet für Schallschutzmaßnahmen zu verwenden. In der Stadt Zürich gibt es das sehr wohl. Dort haben sie im Jahr 2005 aus den lärmabhängigen Gebührensystem SFR 50 Mio eingenommen und davon allein SFR 11 Mio in Lärmschutzfenster für die Flughafenrainer investiert.

Ich finde, dass das interessante Ansätze sind und ich denke, dass wir noch einiges zu tun hätten, aber dazu dann mehr bei meinem Antrag hinsichtlich der Lärmschutzfenster, wo wir im Umweltschutzausschuss auch schon darüber diskutiert haben. Es harrt dazu auch ein Antrag von Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger immer noch der Umsetzung.

Mein Antrag zu den Schallschutzfenstern lautet: Die Mag.-Abt. III, Umwelttechnik und Abfallwirtschaft, wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), dem Amt der Tiroler Landesregierung - Technischer Umweltschutz sowie dem Flughafen-Umweltforum (FLUF) und anderen Expertinnen und Experten Richtlinien für die Förderung von Lärmschutzfenstern bei Flughafenrainerinnen und Flughafenrainern auszuarbeiten. Diese sind nicht als Ersatz, sondern als

immissionsseitige Ergänzung emissionsseitiger Fluglärmreduktionsmaßnahmen zu sehen. Das lehnt sich natürlich an einen Antrag von Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger an. Ich habe im Antrag nicht verhehlt, dass Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger im Jahr 2004 einen ähnlichen, aber nicht ganz identischen Antrag eingebracht haben. Der Antrag wurde sogar vom Gemeinderat einstimmig angenommen. Der Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat gesagt, dass das jetzt noch nicht machbar ist, weil das Umgebungslärmschutzgesetz des Bundes noch fehlt. Dieses Gesetz sollte Lärmschutzkarten und -pläne sowie daraus abzuleitende Maßnahmen beinhalten. Man kann dann sagen, welche Anrainer auf Grund des Lärms überhaupt ein Anrecht auf so eine Förderung haben und welche nicht. In das gleiche Horn hat bei der letzten Sitzung des Umweltschutzausschusses verbal GR Buchacher gestoßen. Ich sehe mich durchaus mit mehreren hier im Gemeinderat verbündet. Es ist wirklich nicht einsichtig, warum Anrainer des Flughafens ungleicher behandelt werden, als die Anrainer und Anrainerinnen von Autobahnen, der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB), von Landesstraßen oder jetzt bald auch von Gemeindestraßen, wenn wir die Förderungsrichtlinien dann endgültig beschließen. Allerdings unterscheide ich mich vom Antrag von Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger, der damals beantragt hat, dass die Lärmschutzfenster aus dem Überling der lärmabhängigen Gebühren finanziert werden sollen, wenn die Aufkommensneutralität aufgehoben ist. Ich möchte beantragen, dass der Flughafen das auf jeden Fall nach dem Verursacherprinzip fördern soll. Ich bin überzeugt davon, wenn wir das beschließen, dann wird der Flughafen in Kooperation mit der Obersten Zivilluftfahrtbehörde (OZB) schnell die Aufkommensneutralität aufheben. Ich glaube, dass das mittlerweile schon geht. Das habe ich im Antrag genauer ausgeführt, aber das sage ich jetzt nicht.

In einer Sache möchte ich auch gleich warnen. Das Bundesumgebungslärmschutzgesetz ist hinsichtlich des Fluglärms fast zu vergessen. Erstens ist die Stadt Innsbruck mit der Gemeinde Völs nach dem Gesetz ein Ballungsraum bis 800 Meter Höhe. Die Lärmschutzkarten müssen bis zum Jahr 2012 und die Aktionspläne bis zum Jahr 2013 fertig sein. Das sind ewig lange Zeiten und daher denke ich, dass wir das beschleunigen sollten. Vor allen Dingen sind die Schwellwerte dem Fluglärm bzw. dem Störungsfaktor von Fluglärm überhaupt nicht angemessen. Diese liegen bei 65 Dezibel Dauerschallpegel untertags und 55 Dezibel in der Nacht. Es gibt böse Zungen, nicht bei den Innsbrucker Grünen, sondern bei den Experten und Expertinnen, die sagen, dass das eine lex Fluglinien und eine lex Innsbruck ist, weil man sich offensichtlich bei den Schwellwerten immer wieder an der Messstelle 1 Ursulinen orientiert, die österreichweit diejenige Messstelle ist, die die höchsten Fluglärmwerte überhaupt hat.

Ich kann Ihnen jetzt schon sagen, wenn wir das Bundesumgebungslärmschutzgesetz anwenden, werden wir mit dem Dauerschallpegel immer ganz knapp unter den 65 Dezibel bleiben, weil überhaupt der Dauerschallpegel zur Beurteilung des Beeinträchtigungsfaktors von Fluglärm völlig ungeeignet ist. Beim Fluglärm geht es um die Lärmspitzen und die Häufigkeit der Lärmspitzen. Der Flughafen gibt in seiner Umweltbroschüre immer nur den Dauerschallpegel an. Das wäre genauso, als wenn ich sagen würde, dass ich zwei Mal im Jahr so saumäßig Zahnweh habe und der Zahnarzt sagt, dass ich aber über das Jahr gesehen überhaupt keine Probleme mit den Zähnen hatte. Das stimmt. Aber, für den Fluglärm gelten einfach andere Kriterien.

Ich bitte überhaupt bei allen Anträgen, dass wir diese über den Stadtsenat dem Umweltschutzausschuss zuweisen.

Der dritte Antrag geht ganz schnell. Derzeit laufen die Messdaten von allen drei Messstellen beim Amt der Tiroler Landesregierung, bei Dipl.-Ing. Albert Rinner, zusammen. Die Bürger, die das wissen, rufen an, und fragen, welche Maschine so laut war. War das eine Landung? War das ein Start? Das ist immer eine Holschuld. Es gibt Bürgerinnen und Bürger, die das wissen. Manche Bürgerinnen und Bürger wenden sich an mich, dann erfrage ich das. Die Stadt Salzburg ist hier sehr vorbildlich. Ich habe nur eine Seite der Homepage der Stadt Salzburg kopiert. Man kann sich dort auf der Homepage über die Umwelt zum Lärm hanteln. Man kommt dann zum Bereich Fluglärm. Es gibt in der Stadt Salzburg fünf Messstellen. Man

kann jede der fünf Messstellen eingeben und dann bekommt man sozusagen die Daten nach Uhrzeit mit dem maximalen Schallpegel, mit der Schallereignisdauer in Sekunden, den Start oder die Landung sowie die Entfernung der Meter von der Messstelle. Ich hätte gerne noch ein paar andere Daten. Es wäre doch im Sinne von Transparenz toll, wenn Bürgerinnen und Bürger über die städtische Homepage wissen, was los war.

Die gleiche Frage ist, was es nützt, wenn die Schadstoffemissionen beim Rathaus angeschlagen werden. Was mache ich damit, wenn angeschlagen ist, wie hoch der Feinstaubwert und der NO<sub>x</sub>- Wert ist? Dann müssen wir überhaupt keine Umweltdaten mehr veröffentlichen. In der Stadt Salzburg wird diese Homepage sehr oft benützt und ist sozusagen ein Angebot an die Bevölkerung. Das hätte ich auch alles gemeinsam im Umweltschutzausschuss gerne beraten.

### **Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger:**

Ich darf doch einige Anmerkungen zu diesen drei Anträgen machen. Ich darf vorausschicken, dass wir am Flughafen der Stadt Innsbruck die strengsten und die restriktivsten Betriebszeiten in Österreich überhaupt haben. Wir haben sehr strenge Nachtflugbeschränkungen und wir haben den ersten Flughafen in ganz Österreich, der mit lärmabhängigen Landegebühren arbeitet und das durchaus mit einer gewissen Effizienz.

Ich erinnere mich daran, dass wir vor Jahren noch sehr viele MD-80 Landungen und Starts sowie Flugzeuge hatten, die wirklich einen unglaublichen Lärm verursacht haben. Die verschiedenen Maßnahmen, die gesetzt wurden, haben gegriffen. Diese Flüge, wie auch Flüge mit der YAK sind sehr zurückgegangen. Es haben die Maßnahmen, die gesetzt wurden, durchaus gegriffen.

Grundsätzlich ist es richtig, dass die Struktur des Lärms in der Stadt Zürich etwas anders ist, als in der Stadt Innsbruck. Das ist richtig. Wir haben das bei einer der letzten Sitzungen des Flughafen- Umweltforums (FLUF), die ich hier im Plenarsaal geleitet habe, festgestellt. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Tiefenthaler hat damals seine Untersuchung vorgetragen. Das ist ein dickes Buch, wo Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Tiefenthaler die Struktur des Lärms auch hinsichtlich der verschiedenen Flugzeuge untersucht hat. Unbeschadet dessen, muss man aber feststellen, dass natürlich im Prinzip laute Flugzeuge in der Stadt Zürich und in der Stadt Innsbruck pönalisiert werden und zwar effizient. Ob dann das auf die übrigen Gebühren ausgeglichen wird, das heißt aufkommensneutral oder nicht, ist eigentlich für die Effizienz völlig unerheblich. Jenem, der ein lautes Gerät hat und in der Stadt Innsbruck landet, ist es völlig egal, ob andere dafür weniger Flughafengebühr zahlen. Der Sinn ist, dass nach Möglichkeit durch Zuschläge das laute Gerät in der Stadt Innsbruck nicht mehr landet. Dieser Effekt wird erreicht.

Man kann jetzt schon ein bisschen "herumtupfteln". Die lauten Maschinen haben einen Zuschlag von € 1.000,--, die weniger lauten von € 600,-- und die noch weniger lauten von € 300,--. Es gibt drei Stufen. Wenn man das ein wenig differenzieren würde, dann würde es bei den verschiedenen Flugzeugtypen innerhalb dieser Pönalisierung vielleicht zu gewissen Unterschieden kommen. Es kann sein, dass das eine Flugzeug von der € 300,-- Pönalisierung auf die € 600,-- Pönalisierung kommt oder umgekehrt. Das ist eigentlich nicht erheblich.

Tatsache ist, dass natürlich die Pönalisierung greift, StR Mag. Schwarzl. Das ist überhaupt keine Frage, denn diese ist effizient. Das sind Flugzeuge, die grundsätzlich nicht als so laut angesehen werden, dass eine Pönalisierung notwendig ist. Es sind gewisse Differenzen gegeben, aber im Prinzip greift das Instrument der lärmabhängigen Landegebühren. Ich glaube, dass es nicht sehr erheblich ist, ob das aufkommensneutral ist oder nicht. Natürlich würden wir uns wünschen, dass es nicht aufkommensneutral sein soll. Das ist richtig. Die Kompetenz liegt nicht nur bei der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG), sondern beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Hinsichtlich des Einbaus von Lärmschutzfenstern haben Sie, StR Mag. Schwarzl, meinen Antrag nicht ganz richtig zitiert. Ich habe es nämlich im letzten Satz meines Antrages so formuliert, dass die Finanzierung nach Änderung entsprechender bundesgesetzlicher Bestimmungen vorrangig aus jenen Einnahmen erfolgen möge, die durch erhöhte Gebühren durch laute Flugzeuge erzielt werden. Das heißt, nicht ausschließlich, aber vorrangig. Wenn diese nicht vorhanden oder nicht ausreichend sind, soll das aus anderen Mitteln finanziert werden.

Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) verweist jetzt natürlich auf die Bundesumgebungslärmverordnung, die in Kraft getreten ist und wonach Lärmschutzpläne auszuarbeiten sind. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist dabei, das jetzt zu tun. Wir haben das für die Stadt Innsbruck schon getan. Ich gehe davon aus, dass Sie sich dieser Unterlagen bedienen. Ob diese dann andere Kriterien bei den Lärmplänen haben werden, das weiß ich nicht. Die Schwellenwerte wurden mit 55 Dezibel in der Nacht und 65 Dezibel am Tag Dauerschallpegel schon genannt. Diese orientieren sich natürlich am Straßenverkehrslärm. Das sind relativ hohe Werte, wobei es sicherlich richtig ist, was StR Mag. Schwarzl ausgeführt hat, dass natürlich die Struktur des Lärms insofern eine andere ist, weil man weniger Lärmereignisse, aber dafür sehr hohe Spitzen hat. Dies sind unter Umständen über 90 Dezibel oder an der Messstelle im einzelnen Fall auch über 100 Dezibel. Wenn man dann einen Dauerschallpegel misst, das heißt einen Durchschnittswert ermittelt, dann ist das ein nicht sehr aussagekräftiger Wert, wobei es derzeit dazu einfach keine anderen Richtlinien und Bemessungswerte gibt. Ich glaube, dass hier ein gewisser Entwicklungsbedarf gegeben ist.

Die Vertreter des Flughafens warten jetzt natürlich auf die Umgebungslärmkarte. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat dann auch die Aktionspläne zu erstellen. Ich meine schon auch - das habe ich auch dem Flughafendirektor gesagt -, dass es durchaus wünschenswert wäre, wenn man nicht darauf wartet, sondern der Bevölkerung entgegen kommt. Wenn wir in der Stadt Innsbruck die Richtlinien beschlossen haben - wir haben diese im Umweltschutzausschuss behandelt und ich warte immer bis sie dem Stadtsenat vorgelegt werden, Herr Umweltreferent, denn ich weiß nicht, wo das derzeit noch hakt -, sollte man analog vorgehen. Wenn sich dann andere Kriterien auf Grund der Aktionspläne ergeben sollten, dann kann man dies anpassen oder umstellen. Ich hätte diesbezüglich grundsätzlich keinen Einwand.

Der dritte Antrag betrifft in erster Linie das Land Tirol, das die Messstellen betreut. Dipl.-Ing. Albert Rinner macht das. Hier werden auch die entsprechenden Informationen gegeben. Wenn das das Land Tirol machen sollte, ist dagegen nichts einzuwenden. Aber ich glaube nicht, dass wir das weiter betreiben sollten. Ich sehe, wenn ich alle drei Anträge beurteile, keinen besonderen Handlungsbedarf.

Ich sage, dass die lärmabhängigen Landegebühren effizient sind und ihre Wirkungen zeigen. Hinsichtlich der Lärmschutzfenster ist abzuwarten, was für die Stadtgemeinde Innsbruck beschlossen wird. Ich gehe davon aus, nachdem mein Antrag seinerzeit der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) vorgelegt wurde, dass es zu entsprechenden Überlegungen kommt. Der dritte Antrag betrifft eigentlich das Land Tirol. Ich halte diesen Aktionismus gegen den Flughafen in dieser Form eigentlich für etwas überzogen.

### **StR Dipl.-HTL-Ing. Peer:**

Ich bin heute sehr still gewesen und habe ein unheimliches Redepotential. Ich mache mich sicher sehr beliebt, wenn ich das voll ausschöpfe und in diesem Wissenswettkampf mitmache. Ich tue das nicht, weil in diesem Zusammenhang schon sehr viel gesagt wurde. Ich sage ganz offen, dass mir das Reden darüber viel zu wenig ist. (StR Mag. Schwarzl: Ich möchte ja tun, aber ihr tut nichts.) StR Mag. Schwarzl, was du tust, ist mich zu unterbrechen, das tust du auf alle Fälle.

Faktum ist auf jeden Fall - ich gehe auf den ehemaligen Umweltstadtrat und Vorsitzenden des Flughafen-Umweltforums (FLUF) ein, der mir den Vorsitz dort übergeben hat -, dass die Stadt Innsbruck nicht zuletzt mit dem Instrument des Flughafen-Umweltforums (FLUF) eine zusätzliche Dienstleistung gemacht hat, um wirklich partizipativ die Leute, nämlich die Anrainerinnen und Anrainer, mit ins Boot zu nehmen. Das war für mich nicht nur eine Diskussions- und Philosophenrunde, sondern wir haben gerade in der ersten Runde - ich habe die Neustrukturierung genannt, weil jeder Mensch natürlich andere Vorstellungen von der Führung eines solchen Unternehmens wie des Flughafen-Umweltforums (FLUF) hat - mit der Neustrukturierung auch angeboten, ganz klar, logisch und effizient Themen abzuarbeiten. Das betrifft unter anderem auch den Lärm. Das war nicht nur das einzige Thema, das wir in dem Flughafen-Umweltforum (FLUF) abgehandelt haben. Wir haben uns getroffen. Wir haben sukzessive das erste Thema hinsichtlich der Probeläufe abgearbeitet. Ich habe mit der Air Alps verhandelt. Diese Verhandlung war erfolgreich, denn dies hat sich einfach reduziert. Das wurde auch registriert. Ich möchte mir das jetzt nicht besonders auf die Fahne heften, aber es ist einfach ein Faktum, das getan wurde.

Der zweite Schritt in der Diskussion waren die lärmabhängigen Gebühren. Siehe da, wir haben eigentlich nichts anderes getan, als eine Kooperationsvereinbarung geschlossen. Ich bleibe dabei - leider ist Hildegard Auer jetzt nicht mehr anwesend und hört das nicht mehr, aber sie hat es bereits aus meinem Munde gehört, dass ich zutiefst enttäuscht war, dass die Anrainerinnen und Anrainer des Flughafen- Umweltforums (FLUF) die Möglichkeit verlassen haben. Ich werde sicherlich das Flughafen-Umweltforum (FLUF) nicht auflösen. Ganz im Gegenteil, ich sehe mich als Umweltstadtrat auch als Anwalt der Bevölkerung. Die Bevölkerung betrifft übrigens nicht nur die Anrainerinnen und Anrainer, die dort vertreten waren, sondern alle Menschen, die hier leben. Genau diese werden wir vertreten und genau hier werden wir das Flughafen- Umweltforum (FLUF) aufrechterhalten. Es geht darum, dass ich jeden einlade, diese Punkte, die ich aufgestellt habe, sukzessive abzuarbeiten und nicht weg zu reden.

Genau dieses Gefühl - es tut mir Leid, dass ich dir das so direkt sage, StR Mag. Schwarzl - habe ich. Ich habe einfach das Gefühl, dass nur Punkte aufgestellt werden, damit man möglichst eine tolle Presse hat oder einen Aktionismus führt. Die ganzen Daten, die angeführt sind, das sind alles Verhältniszahlen. Selbstverständlich kann ich einen Zähler oder Nenner so definieren, dass das wunderbar schön und groß aussieht. Ich kann mit dem Dauerschallpegel oder mit dem Maximalschallpegel argumentieren. Alles kann ich tun. Faktum ist jedenfalls, dass wir uns an objektive Kriterien zu halten haben und das wird getan. Ich sage jetzt auch meine Meinung als Anwalt der Bevölkerung, dass der Flughafen sehr wohl gute Dienste leistet. Ob immer die richtige Tonart angeschlagen wird, das lasse ich jetzt einmal dahingestellt. Faktum ist jedenfalls, dass die Geschäftsführung des Flughafens versucht, wirklich dort mitzuwirken, aber das muss man auch anders sehen. So wie es hier eine Initiative des Flughafens gibt, wirklich lärmtechnisch und lärmeffizient Reduktionen zu erwirken, so muss man, wenn man konsensual arbeiten will, auf gewisse Kompromisse eingehen. Das ist keine Frage.

Wir haben meines Erachtens ein sehr vernünftiges Programm in diesem Flughafen-Umweltforum (FLUF). Ich werde gegen die Anträge stimmen, aber nicht, weil ich gegen die Initiativen, sondern weil ich gegen den Aktionismus bin. Ich bin der Meinung, dass wir wirklich zu arbeiten haben. Meine Hände sind bereit zu arbeiten. Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger, du weißt hinsichtlich der Lärmschutzfenster genau, wie der Sachverhalt aussieht. Das habe ich dir auch gesagt. Insofern ist es müßig, hier noch eine Antwort zu geben. Faktum ist jedenfalls, dass die Punkte inklusive des Punktes mit den Messstellen - Dipl.-Ing. Rinner ist wirklich ein auskunftsfreudiger Mensch und ein wunderbar beratendes Organ - einfach nur ein Reden sind.

Wenn wir handeln wollen, dann tun wir das bitte gemeinsam. Meine Türen stehen offen, dass wir wirklich versuchen, in dem Flughafen-Umweltforum (FLUF) jeden Punkt abzuarbeiten, aber dazu gehört natürlich eine gewisse Disziplin. Diese Disziplin fordere ich auch als Vorsitzender ein, dass man so vorgeht, wie das in solchen Foren der Fall ist Meine

Türen - das habe ich auch der Initiative gesagt - stehen nach wie vor weit offen, aber kommen muss natürlich die Initiative. Ich stehe für jede und jeden bereit. Wenn ich jedem und jeder sage, dann meine ich die gesamte Bevölkerung der Stadt Innsbruck. Das ist ein Faktum. Meine Bereitschaft diesbezüglich etwas zu tun ist nicht nur groß, sondern ist genau 102 %.

### **GR Haller:**

Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger hat schon einiges aufgezählt, was der Flughafen in Innsbruck alles macht. StR Mag. Schwarzl hat das Gegenteil aufgezählt, was alles nicht gemacht wird. Allerdings hat Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger einiges übersehen. Der Flughafen Innsbruck ist z. B. der einzige Flughafen, der keine Ultra-Lights zulässt. Die lärmabhängigen Landegebühren greifen. Das sind immerhin 34 %, die weniger abgerechnet worden sind. Das ist nicht, weil der Flughafen nicht abrechnen wollte, sondern weil weniger laute Maschinen landen. Ich werde den Begriff "laut" noch genau erklären.

Der Flughafen Innsbruck hätte im Wintercharter eine Selbstbeschränkung gemacht, obwohl es nach den Betriebszeiten möglich gewesen wäre, noch Maschinen hereinzubekommen. Es gab auch noch Anfragen, ob noch zusätzliche Maschinen in der Stadt Innsbruck landen könnten. Diese Maschinen wurden auf den Flughafen Friedrichshafen umgeleitet. Dieser Flughafen ist dankbar dafür und hat diese Maschinen mit Dank genommen. Der Flughafen Innsbruck ist der erste Flughafen, der ein Umweltmanagementsystem hat, das auf dem EMAS-System basiert. Die Innsbrucker Grünen müssen nur GR Mag. Fritz fragen, denn der kennt sich bei der Europäischen Union (EU) gut aus. Die Innsbrucker Grünen sollen sich das EMAS ansehen, was das für ein dickes Buch ist. Die Innsbrucker Grünen haben viele Studenten, die sich das ansehen können, denn diesbezüglich ist viel zu tun.

Der Flughafen Innsbruck hat als einziger Flughafen jetzt den Umweltpreis bekommen. Diesen Preis hat der Flughafen nicht aus Jux und Tollerei bekommen, sondern weil er eben gut arbeitet. Jetzt komme ich zu den Anträgen von StR Mag. Schwarzl, was ich dazu recherchiert habe. StR Mag. Schwarzl, Sie tun so, als ob der Flughafen nichts tun würde. StR Mag. Schwarzl, Sie machen der Bevölkerung Angst, denn Sie streuen Unwahrheiten unter die Bevölkerung. StR Mag. Schwarzl, Sie vergleichen Äpfel mit Birnen. Das Schlimmste ist, dass Sie ganz genau wissen, dass es nicht so ist.

Bei der Einführung der lärmabhängigen Landegebühren wird immer vom Züricher Modell gesprochen. Die Stadt Zürich hat eine andere Topographie und ein anderes Gebührenmodell. Es ist dies nur ein Klassifizierungssystem und das stimmt. Es wurde heute gesagt, dass es zwei oder drei Flugzeuge auf der Liste gibt, die die Stadt Innsbruck gar nicht anfliegen. Wie ist es überhaupt dazu gekommen? Das ist schrecklich und sehr dubios. StR Mag. Schwarzl, Sie haben eine Liste bekommen und zwar ist das so vorgegangen. Es ist lediglich das Lärmklassifizierungssystem von der Stadt Zürich übernommen worden, weil dort wesentlich präziser gemessen werden kann und dort wesentlich präzisere Daten in größerem Umfang ohne größere Verzögerung zur Verfügung gestanden sind. Es ist sehr sinnvoll, dass man diese übernommen hat. Wenn man eine Lärmklassifizierung einführt, dann nützt es nichts, wenn das Flugzeug einmal landet und es laut ist. Ein Flugzeug muss wesentlich öfter und zwar unter verschiedenen Bedingungen landen. Die Lärmintensität ist abhängig vom Start- und Landewinkel, vom Gewicht, vom Wetter, vom Wind, vom Landeanflug, von den Pistenverhältnissen sowie von den Triebwerken usw.. Deshalb ist die Klassifizierung von der Stadt Zürich aussagekräftig.

Wir sind nicht die einzigen in Europa, die den Lärmindex der Stadt Zürich übernommen haben. Fast alle Flughäfen in Europa haben das Modell von Zürich übernommen, weil die Stadt Zürich schon sehr lange daran arbeitet. Zur Lärmmessstelle Ursulinen, zur Messstelle 1 möchte ich Folgendes sagen: Das ist wirklich einzigartig. Es gibt keine Lärmmessstelle auf der ganzen Welt, die direkt von den Flugzeugen überflogen wird. Alle Lärmmessstellen sind in etwa zwischen drei- oder vierhundert Meter entfernt. (StR Mag. Schwarzl: Aber dort

wohnen Menschen.) Das ist alles in Ordnung, das glaube ich Ihnen alles, weil ich weiß, dass dort Leute wohnen.

Eines der modernsten Flugzeuge, das zur Zeit die Stadt Innsbruck anfliegt, ist der Airbus A 320-200. Wir nehmen das Beispiel des Starts. Wir haben eine Lärmfläche von 1,5 Quadratkilometer. Das kommt darauf an, welches Triebwerk gegeben ist. Das heißt, dass wir eine Lärmschlepe, die 3,5 km lang und 0,5 km breit ist, haben. Wenn man das auf einem Plan auflegt, sieht man - der Airbus A 320-200 hat die kleinste Lärmschlepe von allen Flugzeugen -, dass die Lärmschlepe genau über die Messstelle 1 Ursulinen geht. Deshalb wird das immer laut sein. Es kommt darauf an, wo man misst. Wenn man hinter dem Triebwerk misst, dann hat man noch viel mehr Lärm. Andere Flughäfen haben das nicht. Wir haben eine Grafik der Stadt Salzburg vorliegen. Dort sieht man genau, wie weit die Messstellen entfernt sind. Das gibt es in der Stadt Innsbruck nicht. Die Messstellen Völs und Allerheiligen sind etwas entfernt, so wie in anderen Städten. StR Mag. Schwarzl, Sie sagen, dass der Flughafen Innsbruck nichts tut. Das ist nicht wahr.

Der Aufsichtsrat der Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat z. B. im Jahr 2004 beschlossen, bis auf weiteres das Züricher Lärmklassifizierungssystem beizubehalten und zusätzlich in Zusammenarbeit mit Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Tiefenthaler Lärmbilanzen zu erstellen, die auf den Daten der drei erwähnten Messstellen basieren. Das wird zur Zeit schon gemacht. Wir werden am Ende dieses Jahres zum ersten Mal die Auswertungen haben, was im Jahr 2006 und 2007 passiert ist. Die Bundesumgebungslärmschutzverordnung hat Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger schon besprochen. Ich möchte noch ein klein wenig zum Modell der Stadt Salzburg sagen, das Sie, StR Mag. Schwarzl, anpreisen. Sie haben uns einen wunderbaren Zettel gezeigt, nur nicht auf den oberen Bereich verwiesen. Die Stadt Salzburg hat fünf Messstellen und diese müssen mehrmals täglich kalibriert werden und zwar mit einem Lärmpegel von 105 Dezibel, das über zehn Sekunden. Soviel bekommt in der Stadt Innsbruck keine Maschine zusammen. StR Mag. Schwarzl, Sie wissen, was 15 Dezibel mehr Lärm heißt.

3 Dezibel mehr Lärm ist der doppelte Druck. 10 Dezibel ist das Zehnfache und 30 Dezibel ist das Tausendfache. Ich würde mir daher nicht das gleiche System wie in der Stadt Salzburg wünschen, wo an fünf Stellen fünf Mal am Tag so ein Lärm kommt. Ich möchte noch etwas zu den Entwicklungen beim Charter- und Linienverkehr sagen. Seit dem Jahr 1999 ist dieser mit geringen Schwankungen, vielleicht 100 auf oder 100 ab, oder 200 auf oder 200 ab, gleich geblieben. Das ist auch enthalten, denn ich kann auch Grafiken lesen. Ob das 200 oder 100 im Jahr sind, das macht eigentlich relativ wenig aus. Das ist nicht einmal ein Flieger am Tag.

### **GR Mag. Kogler:**

Lärm ist immer etwas Subjektives. Manche Leute empfinden auch den Start eines Flugzeuges als etwas durchaus Angenehmes und begeistern sich dafür. Das muss man auch festhalten und festlegen. Die Tiroler FlughafenbetriebsgesmbH (TFG) hat schon viel getan, um den "Lärm" - so sehe ich diesen - zu reduzieren. Auch wir Fallschirmspringer sind nicht mehr am Innsbrucker Flughafen, sondern wir springen in Radfeld. Dazu könnte man noch vieles sagen. Nur, eines ist ein ganz entscheidender Punkt. StR Mag. Schwarzl, Sie haben ganz kurz die Flughafenerweiterung, die Sicherheitszone und die Schutzzone im Bereich Westen angesprochen. Das wird meines Erachtens einen entscheidenden Einschnitt in die Reduzierung des Lärms bedeuten. Warum?

Weil man die Gefahrensituation des Walls im Bereich Westen nicht mehr hat. Das heißt, dass die schweren Charter nicht mehr angehalten sind, einen Break-Start zu machen, das heißt, voll auf die Bremse zu starten und mit Vollgas wegzufiegen, sondern diese könnten auch mit Dreiviertelschub wegstarten. Das wird meines Erachtens einen Einschnitt in die Reduzierung bringen. StR Mag. Schwarzl, das müssen Sie auch einmal kommunizieren, das von Ihrer Seite im positiven Sinne hinüber zu bringen. Ob das dann die Piloten schlussendlich machen oder nicht, obliegt immer dem Piloten selber, denn dieser ist verantwortlich in welche Richtung er startet. Ich schätze schon, dass wir diesbezüglich eine

Reduzierung erreichen können. Wir müssen natürlich prüfen, wie sich das auswirkt, denn davon sind die Lärmschutzfenster entsprechend betroffen.

Ich möchte noch eines zu dem dritten Antrag und zwar zu der Veröffentlichung der Flugdaten, Flugbewegungen und Messstellen sagen. Ich muss mich ganz entschieden aus datenschutzrechtlichen Gründen dagegen aussprechen. Ich möchte nicht, dass das veröffentlicht wird. Wenn ich am Abend mit dem Flugzeug ankomme oder wegfliege, weiß jeder wann ich komme oder nicht. Das sind genauso die Pilotendaten und das kann mein Flugzeug betreffen. Ich muss sagen, dass das nicht in Ordnung ist. Beim Auto wird auch nicht das Kennzeichen frei gegeben und jeder weiß, wann man am Fürstenweg fährt. Ich habe diesbezüglich schwerste Bedenken. Wir werden diesem Antrag auch nicht zustimmen.

### **GR Mag. Schindl-Helldrich:**

Ich bin in diesem Gemeinderat wahrscheinlich diejenige, die am wenigsten vom Flughafen versteht und dazu sicher nichts beitragen kann. Ich habe mich trotzdem zu Wort gemeldet, weil ich mir bei der Debatte irgendwann gedacht habe, was StR Mag. Schwarzl Schlimmes angestellt hat. Sie hat recherchiert und das Ganze in den Gemeinderat herein getragen. Sie kann nicht direkt in das Flughafen-Umweltforum (FLUF) gehen, um dort zu handeln.

Also, was soll StR Mag. Schwarzl tun? Sie bringt das, was sie in Erfahrung gebracht hier in den Gemeinderat. Es mag schon sein, dass sie beliebige Variablen heraus genommen hat, das kann ich nicht beurteilen. Ich fände es aber angemessen, sich das redlich anzusehen und zu prüfen, das, was sie recherchiert und zusammengetragen hat, zu überdenken. Woher kommt das, dass StR Mag. Schwarzl 4.000 Flugbewegungen findet, die anscheinend lauter sind, als sie sein sollten?

Ich finde es einfach eine merkwürdige Art damit umzugehen, dass jemand im richtigen Gremium meiner Meinung nach und mit dem richtigen Ziel, nämlich das Ganze im Umweltschutzausschuss zu diskutieren, sich im Gemeinderat anhören muss, dass das eine Zumutung ist. Das ist das, was ich dazu sagen möchte.

### **StR Mag. Schwarzl:**

Punkt eins: Ich greife nicht den Flughafen an. Ich wende mich an Sie als Politikerinnen und Politiker. Dir. Mag. Reinhold Falch muss als Geschäftsführer einen Betrieb gut führen und betriebswirtschaftlich handeln, denn dazu haben wir ihn bestellt. Die Eigentümerversorger sitzen im Gemeinderat, im Land Tirol und in der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB), die auch wieder uns gehört. Es geht um Flughafenpolitik und nicht um das Hochpreisen oder Abwatschen von Dir. Mag. Reinhold Falch. Es geht um die politische Steuerung.

GR Haller, die Messstelle 1 Ursulinen hat nicht irgendjemand böswillig dort errichtet, denn diese hat mit der Wohnrealität etwas zu tun. Kurios ist, dass in der Stadt Innsbruck ein riesengroßes Wohngebiet in einer derartigen Nähe von der Länge sowie von der Höhe in der An- und Abflugphase so nah am Flughafen liegt. Wollen Sie die Messstelle vielleicht bei der Hungerburg errichten? Die Messstellen sollen dort sein, wo das Hauptsiedlungsgebiet entlang der Einflugschneise liegt. Das ist das Kuriose, nicht die Situierung der Messstelle, sondern das Verhältnis der Situierung Stadt zu Flughafen.

Der Flughafen war außerhalb der Stadt, mittlerweile liegt er mitten in der Stadt. (Bgm. Zach: Ja, StR Mag. Schwarzl, sollen wir jetzt die Stadt verlegen oder?) Ja natürlich, das ist die eine Option, dass wir die Stadt verlegen, aber diese ist nicht wirklich ernsthaft anzudenken. Mein Bemühen ist nichts anderes, mit dem Wissen, dass man den Flugverkehr nicht wegbringen kann und auch nicht wegbringen wird. Es geht nur darum, dass man sich nicht 25 Jahre darauf ausruhen kann, dass wir das Chapter II-Verbot als erste eingeführt haben. Ich habe auch nicht gesagt, dass der Flughafen überhaupt noch nie irgendetwas getan hat. Ich wage einfach zu behaupten, dass das lärmabhängige Modell nicht das verkauft, was es verspricht.

Walter, ich würde diese Relationen lieber auch nicht sehen, weil sie für mich nicht günstig sind. Man kann immer noch sagen, 41.000 Flugbewegungen und die wenigen 10 % bei der Messstelle 1 sind so wenige, das ist doch ein Klax. Das sieht für mich nicht so gut aus, aber ich habe es heute trotzdem präsentiert. Bei der Messstelle 1 sind 10 % der Flugbewegungen über 90 Dezibel. Das heißt etwas, wenn man das durch die Tage und noch gehäuft an den Charter-Wochenenden sieht. Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger, ich habe den Lärmbericht Jänner 2005 ausgedruckt, aber nicht bewusst, sondern weil das der Monat Jänner war und ich nicht alles ausdrücken kann.

Natürlich, wenn man das nach Dezibel reiht, dann führen mit 104 Dezibel und 105 Dezibel die YAK-Maschinen und MD-Maschinen, die pönlisiert sind. Aber dann kommen gleich mit 99 Dezibel und 98 Dezibel sämtliche Boings 734, 736 und der Airbus A-320. Alle diese modernen Maschinen kommen danach, die einfach sehr laut sind. Der Lärm hängt auch mit der Topografie und mit dem Pilotenverhalten zusammen. Ich bin nach wie vor davon überzeugt, dass man umsteuern oder weitersteuern soll. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Tiefenthaler hat das auch bestätigt.

Zum Salzburger Modell: Ich will nicht bei den Messstellen und beim Lärm das Salzburger Modell anknüpfen. Das Modell besagt, dass man die Lärmdaten transparent macht, das war der einzige Hinweis, den ich geben wollte. Das mit dem Datenschutz, GR Mag. Kogler, halte ich für ziemlich kurios. Noch etwas: Natürlich tut der Flughafen immer etwas, aber der Flugverkehr nimmt zu. Der Chef von Austro Control hat vor drei Wochen gesagt, dass Innsbruck der Flughafen mit den höchsten Flugfrequenzwachstumsraten im letzten Jahr war. Das heißt auch etwas. Wir müssen daher als Politiker sagen, dass wir die Wohnbevölkerung und Wirtschaft unter einen Hut zu bringen haben.

Lieber Walter, wenn man hier im Gemeinderat etwas fachlich und sachlich anspricht, dann ist das kein Aktionismus. Ich bin nicht undiszipliniert. Die Flughafenarbeit erfordert von mir sehr viel Disziplin, weil das viel Recherchen- und Rechenarbeit ist. Das erfordert ganz viel Disziplin, nur muss man es einmal machen. Es geht nicht um das Reden, sondern um das Handeln. Die Anrainer im Flughafen-Umweltforum (FLUF) sitzen seit zehn Jahren dort und sind beim Flughafen wie gegen eine Weichbodenmatte gerannt. Wenn man dann während der Sitzung des Flughafen-Umweltforums (FLUF) von Seiten des Flughafens zu den Anrainern sagt - du warst gerade nicht im Saal anwesend -, wenn es eine Beschwerde gibt, dann kann doch eine Klage erfolgen, dann ist das kein Umgang mit jemanden, mit dem man eigentlich zusammenarbeiten soll.

### **StR Dipl.-HTL-Ing. Peer:**

Ich möchte zwei Richtigstellungen treffen: Ich habe im konkreten Fall nicht behauptet, StR Mag. Schwarzl, dass du undiszipliniert bist. Ich habe auch nicht behauptet, dass es eine Zumutung ist. Das möchte ich ganz klar und eindeutig hier feststellen. Es geht um Folgendes: Ich persönlich bin der Meinung, dass es eine effizientere Art ist, im Flughafen-Umweltforum (FLUF) etwas zu tun, als diesen Prozess im Umweltschutzausschuss in Gang zu setzen, denn es dauert dann sehr lang, bis wirklich etwas getan ist. Wir können im Umweltschutzausschuss gerne diskutieren.

Ich bin daher der Meinung, dass es einfach effizienter ist, in einem Flughafen-Umweltforum (FLUF) zu diskutieren. Dazu ist eine gewisse Disziplin der Kompromissbereitschaft vorhanden. Dazu stehe ich auch, dass man wirklich versucht, einen Prozess zu finden, wo alle Betroffenen an einem Diskussionsprozess beteiligt sind. Das fordere ich nicht ein, sondern das biete ich an. Das ist das Entscheidende und das hat für mich einen höheren Stellenwert, als eine permanente Diskussion in diesem Prozess.

### **GR Haller:**

Ich habe nicht gesagt, dass das der falsche Platz ist. Ich habe nur gesagt, dass man die Messstelle Allerheiligen nicht mit den anderen Messstellen vergleichen und sagen kann, dass das die lauteste Messstelle in ganz Österreich ist. Es gibt nämlich nur eine Messstelle, die so laut ist, weil sie direkt im Landeanflug liegt. Wenn der Airbus A-320 am Flughafen nicht mehr landen kann, weil dieser so laut ist, wer soll dann bitte noch bei uns noch landen. Es kann dann keiner mehr landen. Ich stelle daher Antrag, dass wir diese Anträge von StR Mag. Schwarzl ablehnen.

### **Bgm. Zach:**

Heute war schon von Ritualen die Rede. Es gibt zwei Rituale bei StR Mag. Schwarzl. Auf die Familie Schröcksnadel und auf den Flughafen hat Sie sich eingearbeitet. GR Buchacher und GR Weber unterstützen uns gemeinsam für die Arbeitsplätze. Ich sage hier konkret, dass uns um diesen Flughafen ganz Österreich beneidet. Der Flughafen hat jetzt einen Umweltpreis bekommen. Das wird natürlich überhaupt nicht erwähnt, nur StR Dipl.-HTL-Ing. Peer hat dies genannt. Ich werde mir die Zusammensetzung der Jury ansehen. Es werden all jene schon gar nichts verstehen und bei StR Mag. Schwarzl nicht Nachhilfe genommen haben.

Eines kann ich euch sagen, dass ich es nicht dulde, dass das Unternehmen - das ein wesentlicher Bestandteil des Wirtschaftslebens in der Stadt Innsbruck ist - mit den ganzen Mitarbeitern, die sich dermaßen bemühen, schlecht gemacht wird. Es wird immer wieder gesagt, dass wir Betriebe mit Arbeitsplätzen in die Stadt Innsbruck bekommen müssen. Auch wird die Universität Innsbruck immer wieder angesprochen. Unternehmen wie das MED-EL sind wichtig. Sogar im Tiroler Landestheater bekomme ich keine guten Leute, wenn wir keinen Flughafen haben. Der Flughafen kann nichts dafür, dass die Stadt Innsbruck so liegt wie sie liegt. Wir lieben die Berge links und rechts, wo man sich trotzdem unter Berücksichtigung der ganzen Umstände redlich bemüht.

Ich habe wirklich Beschwerden über Sie, StR Mag. Schwarzl und alle, die Sie dort in der Umgebung "aufhussen". Ich habe das hier noch nie gesagt, aber weil Sie heute so "gescheit daherreden", sag ich es Ihnen. GR Mag. Schindl-Helldrich, Ihnen will ich schon sagen, dass wir Ihnen um halb eins in der Nacht geduldig zuhören. Ich sehe Kolleginnen, die sind dermaßen blass, dass sie mich schon anleuchten. Daher müssen Sie mir nicht sagen, dass Sie ein Schutzschild vor StR Mag. Schwarzl sein müssen.

Glauben Sie mir, dass wir die Demokratie hier im Gemeinderat schon wahrzunehmen wissen. Wir haben sehr viel Geduld bewiesen. Ich denke, dass alles gesagt ist. Wir stimmen über diese drei Anträge ab und dann übernehme ich die Sitzungsführung. Wir werden dann sehen, wie wir weiter tun. Ihr wisst genau, dass nach Mitternacht keiner mehr besonders gut denken kann. Zuhören können wir vielleicht, aber dazu ist auch mir meine Gesundheit mehr wert. Ganz abgesehen davon, dass mir eine Kollegin der Innsbrucker Grünen sagt, dass meine Leute den Saal noch für eine morgige Veranstaltung vorbereiten müssen. Das wissen wir GR Mag. Pitscheider. Ich habe Ihnen schon gesagt, dass Sie sich an Ihre Klubobfrau wenden sollten, denn dann sind wir ein bisschen schneller in der Disziplin, wenn nicht jeder so lange spricht.

Berücksichtigen Sie eines, StR Mag. Schwarzl, dass am Flughafen Menschen arbeiten, die nicht Tag und Nacht überlegen, wie sie den Innsbrucker Grünen etwas zu Fleiß tun können. Dazu sind Sie erstens nicht so wichtig und zweitens muss ich Ihnen sagen, dass sich die Menschen ernsthaft bemühen.

### **GR Ing. Krulis:**

Eins muss ich schon sagen: Es ist jetzt fast halb eins, aber StR Mag. Schwarzl würde noch drei Stunden über Ihr Lieblingsthema sprechen, ganz egal wie viele Umweltpreise der Flughafen Innsbruck hat oder bekommen wird. Das ist ein Thema, das Sie mit einem

Fanatismus verfolgen, weil Sie das Thema benötigen. Wenn Sie das Thema nicht mehr haben, verlieren Sie ein gewisses Klientel. StR Mag. Schwarzl, wenn Sie es gesamthaft in der Stadt Innsbruck sehen, dann gibt es wenig Einrichtungen, die so viel Akzeptanz wie der Flughafen haben.

Wenn man heute in der Stadt Innsbruck die Bevölkerung fragen würde, dann würde wahrscheinlich eine Zustimmung von 95 % zu dem Flughafen mit den Flugbewegungen wie er derzeit ist, vorhanden sein. Das müssten Sie dann auch einmal akzeptieren. Aber Sie werden das nie akzeptieren, ganz egal, was sich am Flughafen alles in der Entwicklung tut. Ob die Flugzeuge größer werden, es weniger Landungen und Starts gibt usw. das akzeptieren Sie alles nicht. Sie werden immer etwas hervorziehen, wo Sie etwas daran auszusetzen haben. Denken Sie wirklich auch einmal daran, wie die Frau Bürgermeisterin gesagt hat, um viele Arbeitsplätze es geht. Gehen Sie einmal am Samstag auf den Flughafen und sehen sich an, wer von Innsbruck wegfliegt. Das sind Innsbrucker bzw. Tiroler Familien. Die anderen fahren stundenlang mit dem Auto und fliegen konzentriert ab.

Ändert doch einmal ein bisschen eure Einstellung zum Flughafen. Ich gebe langsam jede Hoffnung auf, weil Ihr so viel Energie habt, dass um halb eins in der Früh noch so lange darüber debattiert wird. Jedes Jahr können wir uns dieses Thema fünf oder sechs Mal anhören und es ändert sich nichts bei eurer Einstellung. Ihr habt einfach den Flughafen zum Feindbild erklärt, ganz egal, was dort passiert. Was Bgm.-Stellv. Dipl.-Ing. Sprenger getan hat, war euch auch immer zu wenig. Wenn ich an die Pamphlets in der Flughafenzeitung denke, die erschienen sind, wenn wieder nicht alle Punkte erfüllt worden sind, waren widerlich. Ich wollte mich wirklich nicht zu Wort melden, aber mir steht es bis oben, weil Ihr überhaupt nichts dazu lernt und immer nur, ganz egal was der Flughafen tut, "einheits".

#### **GR Weiskopf:**

Ich bin ein Betroffener, denn ich wohne mit meiner Familie am Franz-Baumann-Weg 22 südseitig. Vor mir sehe ich den Flughafen und meine Familie stört er persönlich nicht. Das ist mein Empfinden. Mir wäre auch nicht aufgefallen, dass er die anderen Parteien in unserem Haus stört. Ich kann das nicht empfinden. StR Mag. Schwarzl, Sie sollten dem Rechnung tragen, weil sonst tragen Sie Ihre Botschaft in die falsche Richtung.

**Mehrheitsbeschluss (gegen GRÜNE; 8 Stimmen):**

**Die von StR Mag. Schwarzl in der Sitzung des Gemeinderates am 19.4.2007 eingebrachten Anträge werden dem Inhalte nach abgelehnt.**