

Ulrike Unterleitner
Dr. Martin Wartha
Hildegard Auer
p.A. Klammstraße 12
6020 Innsbruck

Die Innverlegung für ein längeres Pistenvorfeld des Innsbrucker Flughafens

Stellungnahme der Anrainervertreter im Flughafen-Umwelt-Forum

1) Die Vorgeschichte

Bereits der Masterplan aus dem Jahr 1989 enthielt den Wunsch des Flughafens nach einer Innverlegung.

Im Masterplan 1998 schien dieses Vorhaben wieder auf.

2001 wurde diese Maßnahme vom Flughafen als „Muss-Bestimmung“ dargestellt, weil die ICAO „recommendations“ in „standards“ umgewandelt hatte, u.a. auch für das Pistenvorfeld. Der Annex 14 der ICAO-Verordnung und das Vorwort dazu beinhalten keine zwingende Vorschrift. Auch nach Österreichischem Recht ist eine Umsetzung nicht vorgeschrieben.

Der Flughafen Innsbruck hat sich daher an das Ministerium gewandt, damit ein diesbezüglicher Bescheid erlassen wird. Es gibt derzeit noch keinen gültigen Bescheid, der die Schaffung eines längeren Pistenvorfeldes vorschreibt.

Während der letzten Jahre wurde eine Variante „Maximal“ – bis zur Autobahn – als einzig mögliche dargestellt, da z.B. eine Verkürzung der Piste „den Ruin des Flughafens bedeuten würde“.

Vonseiten der Betroffenen und Anrainer, aber auch der Innsbrucker Grünen wurde stets die Ausarbeitung verschiedener Varianten gefordert.

Nun gibt es eine Variante „Light“.

2) Die Bürgerrechte

Aufgrund des Verwaltungsgerichtshof-Urteils vom 12. Dezember 2002 haben alle Liegenschaftseigentümer in der Sicherheitszone des Flughafens Innsbruck Parteistellung, d.h. der Flughafen hat u.U. mit einer großen Anzahl von Einsprüchen zu rechnen.

Die klar ablehnende Haltung der Gemeinde Völs, der Innsbrucker Grünen und der betroffenen Bürger (vertreten durch die Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens) gegenüber einer Innverlegung, vor allem gegen die Variante „Maximal“ haben die Betreiber der Innverlegung veranlasst, das Projekt überarbeiten zu lassen. Und da stellte sich heraus, dass die „unerlässliche“ Variante „Maximal“ die schlechteste mit den größten Auswirkungen gewesen wäre. Sie ist laut Expertenmeinung abzulehnen.

Fazit: Hätte es dieses Engagement des Völser Bürgermeisters, der Innsbrucker Grünen und der Schutzgemeinschaft (Parteistellung) nicht gegeben, stünden wir heute bei einer gravierenden Fehlentscheidung mit all ihren Konsequenzen.

3) Die Innverlegung „Light“

Nach wie vor besteht bei den Betroffenen und Anrainern die Ansicht, dass es - wie vom Ministerium wiederholt festgestellt – eine hundertprozentige Sicherheit nicht geben kann.“ Die zwingende Notwendigkeit auch einer Innverlegung „Light“ wird weiterhin von weiten Kreisen angezweifelt.

Von allen bisher ausgearbeiteten Varianten ist die Variante „Light“ die mit der größten Akzeptanz. Nach Präsentation der von Zottl & Erber erstellten Studie fassen die Anrainervertreter ihre Sicht wie folgt zusammen:

- a) Die Verlegung des Inn einschließlich seines NO-Ufers ist eine Maßnahme des Flughafens: Er wünscht ein längeres Pistenvorfeld.
Das SW-Ufer, sowie alles, was dahinter bis zur Autobahn geschehen soll, ist eine Maßnahme des Bundes, initiiert durch die Tiroler Landesregierung. Bund und Land wünschen eine neue Ökologie des Inn. Es ist jedoch festgehalten worden, dass es keine Maßnahme des Hochwasserschutzes ist.
- b) Die Gemeinde Völs bleibt hauptbetroffene Gemeinde, da die beanspruchten Areale auf ihrem Gemeindegebiet liegen. Die Völser Seite des Inn wird Überflutungsraum.
- c) Laut Aussagen wird der Flughafen jene Flächen ablösen, die zur Erweiterung des Pistenvorfeldes dienlich sind.
Der Bund wird jene Flächen ablösen, die der Ökologie ab dem SW-Ufer dienen. Es wird ein neuer Überflutungsraum geschaffen. Laut Aussage rettet diese Wiese Innsbruck nicht vor Hochwasser.
- d) Der Innfluß erhält im Vergleich zu seinem Gesamtlauf eine minimale Renaturierung, im weiteren Verlauf bleibt er kanalisiert.
- e) Zur Schaffung des neuen Innbettes muss die Flusssohle durchbrochen werden. Es konnte bisher nicht mit völliger Sicherheit ausgeschlossen werden, dass der als Wasserreserve der Stadt Innsbruck dienende Grundwassersee (Nordkettenwasser, nicht Innwasser) dadurch eingetrübt wird.
- f) Völser Gießen und Axamer Bach werden umgestaltet.

Dazu geben wir folgende Stellungnahme ab:

4) Begleitmaßnahmen und Forderungen

Mit der Innverlegung geht der Flughafen erstmals vom bisher zugesicherten Prinzip ab, dass er in seinem Betrieb durch die natürlichen Gegebenheiten endgültig limitiert ist. Für uns ist damit der Zeitpunkt erreicht, für die weitere Entwicklung des Flughafens verbindliche Vereinbarungen mit den AnrainernInnen zu treffen, die nachhaltige und langfristige Schranken für potentielle (Mehr)Belastungen setzen.

Sämtliche nachfolgenden Maßnahmen für eine Innverlegung können erst nach Vorliegen eines rechtlich verbindlichen Endplanes angegangen werden, der vor Einreichung dem Flughafen-Umwelt-Forum vorzulegen ist.

- a) Die Flächen innerhalb des zukünftigen Flughafenzauns gehören in den Besitzstand der Flughafeneigentümer, derzeit Bund, Land, Stadt. Die übrigen Flächen gehen in den Besitzstand des Bundes (Fluss) bzw. des den Bund vertretenden Bundeswasseramtes (Retentionsflächen) über.
Für alle übrigen Flächen ist rechtlich sicherzustellen, dass der Flughafen auch hinkünftig keinen Besitz, in welcher Form auch immer, erwirbt. Dies ist durch ein Veräußerungsverbot sicherzustellen.
- b) Sämtliche Kosten der Innverlegung um eine halbe Flussbreite lt. Plan einschließlich der Kosten für die Ufergestaltung des orographisch rechten Ufers sind vom Flughafen zu bezahlen. Durch die Art der Finanzierung der sonstigen Maßnahmen ist jedenfalls sicherzustellen, dass dem Flughafen daraus keine wie immer gearteten Rechte über das orographisch rechte, also das „künftige“ Südwestufer hinaus erwachsen. (
- c) Es ist einwandfrei auszuschließen, dass die Trinkwasserreserve von Innsbruck (Wasserschongebiet und Tiefbrunnen im Flughafen-Areal) zu irgendeinem Zeitpunkt, auch nicht in der Bauphase, verunreinigt und daher unbrauchbar wird. Die Anrainervertreter – Innsbrucker Bürger – erklären, dass auf die bestehenden Tiefwasserbrunnen unter keinen Umständen verzichtet werden darf, auch wenn es hierüber anderslautende Abkommen zwischen Stadt und Flughafen geben sollte: Wasserrecht ist Bürgerrecht.
(Anmerkung: Bereits jetzt wird in der Höttinger Au täglich - zwar noch zu einem geringen Prozentsatz - Wasser aus dem Flughafen-Areal eingespeist.)
- d) Der Flughafen hat dafür Sorge zu tragen, dass die Betriebszeiten-Regelung striktest eingehalten wird. Um dies zu gewährleisten, sind Ankunfts- und Abflugszeiten so zu gestalten, dass noch eine Reservezeit für unvorhergesehene Gründe vorhanden ist. Demnach erfahrungsgemäß eine Stunde vor Ende der bescheidmäßig festgesetzten Betriebszeit. Keinesfalls dürfen Ankünfte und Abflüge so nahe an die Grenze des Betriebszeitenendes gesetzt werden, dass eine Überschreitung infolge Verspätung der jeweiligen Maschine notwendig ist.
- e) Über den Zeitrahmen der Probeläufe und Wartungsarbeiten wird gesondert zu befinden sein. Die Anrainervertreter verweisen hier auf einen untrennbaren Zusammenhang mit den allgemeinen Betriebszeiten des Flughafens. Probeläufe und Wartungsarbeiten außerhalb des Probelaufstandes sind zu untersagen.
- f) Ein Probelaufstand, welcher keine Lärmbelästigung (nach W, N und O) zulässt, ist bis Mitte des Jahres 2004 vertraglich verpflichtet zu errichten.
- g) Es ist eine Arbeitsgruppe einzurichten, die über das Chapter-II-Verbot hinaus festlegt, welche Flugzeugtypen für Innsbruck als lärmverträglich zuzulassen sind. Darüber ist ein bindender Beschluss zu fassen.
- h) Piloten, die Innsbruck anfliegen, sind permanent zu veranlassen, jegliche unnötige Lärmentwicklung hintanzuhalten. Hiefür sind Schulungen verpflichtend einzurichten und die Einhaltung der jeweils lärmärmsten Flugtechnik disziplinarrechtlich abzusichern. Die Nichteinhaltung ist finanziell (lärmgebunden für den Schallschutz der Betroffenen) zu ahnden.
- i) Eine Obergrenze für die Anzahl von Flugbewegungen ist zu definieren.
- j) Die Einführung lärmabhängiger Gebühren ist sofort umzusetzen. Betriebszeitenüberschreitungen und laute Flugzeugtypen, sowie Wochenendflugverkehr und Randzeiten - Flugverkehr innerhalb der Betriebszeiten sind mit erhöhten Gebühren zu belegen. Die finanziellen Mittel

sind zweckgebunden für Schallschutzmaßnahmen vor allem für die betroffene Bevölkerung zu verwenden.

- k) Der Motorsport-Flugverkehr (auch Schulung) ist außerhalb des bewohnten Gebietes (z.B. nicht am Südhang der Nordkette) durchzuführen. Eine Mittagsruhe von 12 bis 15 Uhr ist gemäß der Lärmschutzverordnung für die Landeshauptstadt Innsbruck zu vereinbaren. An Charter-Wochenenden sind der betroffenen Bevölkerung Ruhepausen einzuräumen, die nicht durch den Motor-Sportflugverkehr ausgefüllt werden dürfen.
- l) Die Hubschrauber-Flugrouten sind südlich der Kranebitter Allee auszuweisen und einzuhalten. Dementsprechend sind auch die Standorte für Hubschrauberstützpunkte festzulegen. Ausnahmen von den ausgewiesenen Routen sind nur in besonderen Notsituationen zulässig und dem Umweltamt der Stadt zu melden.
- m) Das Flughafen-Umwelt-Forum ist statutenmäßig einzurichten. In den Statuten soll folgendes enthalten sein:
 - 1) Eine ständige Einbindung der Bürger - vertreten durch die Anrainervertreter im Flughafen-Umwelt-Forum - in allen Flughafen-relevanten Plänen, soweit Anrainerinteressen davon betroffen sind.
 - 2) Die Vertreter der beteiligten Parteien sind zahlenmäßig zu definieren, wobei abgesichert werden soll, dass zwischen den jeweiligen Vertretern der Interessensopponenten Parität herrscht.
 - 3) Das Flughafen-Umwelt-Forum wird Ergebnisse ausarbeiten, über die Stimmberechtigung wird noch zu befinden sein.
 - 4) Das Ergebnis des Votums ist vertraglich bindend abzusichern und umzusetzen.
 - 5) Falls es sich als notwendig erweisen sollte, können fallweise Arbeitskreise eingerichtet werden.
 - 6) Ebenso können nach Bedarf und entsprechendem Übereinkommen nicht stimmberechtigte Experten eingeladen werden.

Sämtliche angeführten Begleitmaßnahmen und Forderungen sind vertraglich einwandfrei abzusichern.

Sollten sämtliche Forderungen nach eingehender Beratung erfüllt werden, so werden die Anrainervertreter eine Empfehlung an alle Parteistellung-Berechtigten abgeben, bei einem Verfahren zur Innverlegung „Light“ (reine Flussverlegung) keine negative Stellungnahme abzugeben.

Dies setzt voraus, dass Anträge seitens des Flughafens an das Bundesministerium erst gestellt werden dürfen, wenn diese verbindliche Vereinbarung getroffen ist.

Innsbruck, 2.4.2003