



Die Innsbrucker Grünen
Maria Theresien Str. 18
Rathaus, 1. Stock,
A-6020 Innsbruck
Telefon 0512/5360-1330
Telefax 0512/5360-1702
Email innsbruck@gruene.at
Web <http://www.innsbruck.gruene.at>

StRin Mag.^a Uschi Schwarzl

Innsbruck, am 18.4.08

Presse – Information

Die etwas andere Winterflugbilanz Die geplante Deckelung ist Zementierung unzumutbarer Belastung

Die heurige Winterflugsaison am Innsbrucker Flughafen neigt sich dem Ende zu.

Grund genug für die Grünen, die heuer besonders häufigen Beschwerden und somit das subjektive Empfinden der BürgerInnen in Relation zu den tatsächlichen Messergebnissen zu bringen.

Und eines gleich vorweg: Das subjektive Empfinden täuscht nicht. Der heurige Winter hat die Grenzen der Belastbarkeit überschritten.

Besondere Brisanz hat die Auswertung der Daten insoferne, als die Tiroler FlughafenbetriebsGesmbH. (TFG) Anfang Februar öffentlich mitgeteilt hat, dass der Aufsichtsrat vor „einigen Wochen“ beschlossen habe, die Flugfrequenzen im Linien- und Charterverkehr in der Wintersaison 2008/09 zu deckeln.

Aus der Beantwortung einer dringlichen grünen Anfrage im Februar geht hervor, dass der Aufsichtsrat der TFG am 17.12.07 folgendes beschlossen hat:

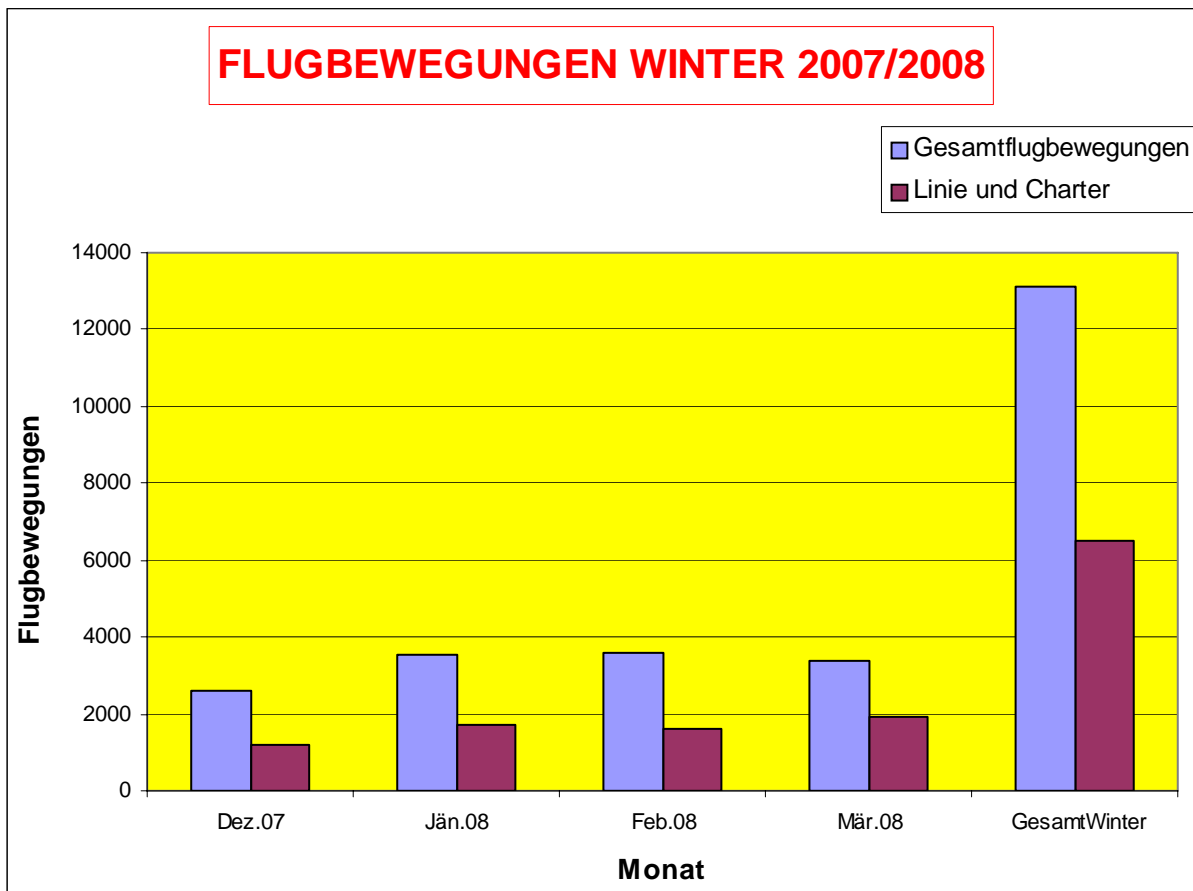
Der Geschäftsführer der TFG wird beauftragt, den Koordinationsstatus des Innsbrucker Flughafens für die Verkehrstage Samstag/Sonntag in der Winterflugplanperiode als strikt koordiniert in der Novelle zur österreichischen Slotkoordinationsverordnung zu beantragen. Strikt koordiniert heißt, dass die Anzahl der Slots an Samstagen/Sonntagen in der Winterflugplanperiode in Zukunft auf dem Niveau der laufenden Periode verbleiben wird.

Das heißt nichts anderes, **als dass die Zahl der Linien- und Charterflüge an den Winterwochenenden in der Saison 2008/09 auf dem Niveau 2007/08 festgeschrieben werden soll.**

Um diese Ankündigung nicht nur aus subjektivem Lärmempfinden heraus als Festschreibung eines bedrohlichen Zustandes zu bezeichnen, haben die Grünen die Flugfrequenzen und die Lärmereignisse von 1.12.2007 bis 6.4.2008 analysiert:

ANALYSE WINTERFLUGSAISON (Dezember 07 bis 6.4.08) AM FLUGHAFEN INNSBRUCK SAMT VERGLEICH

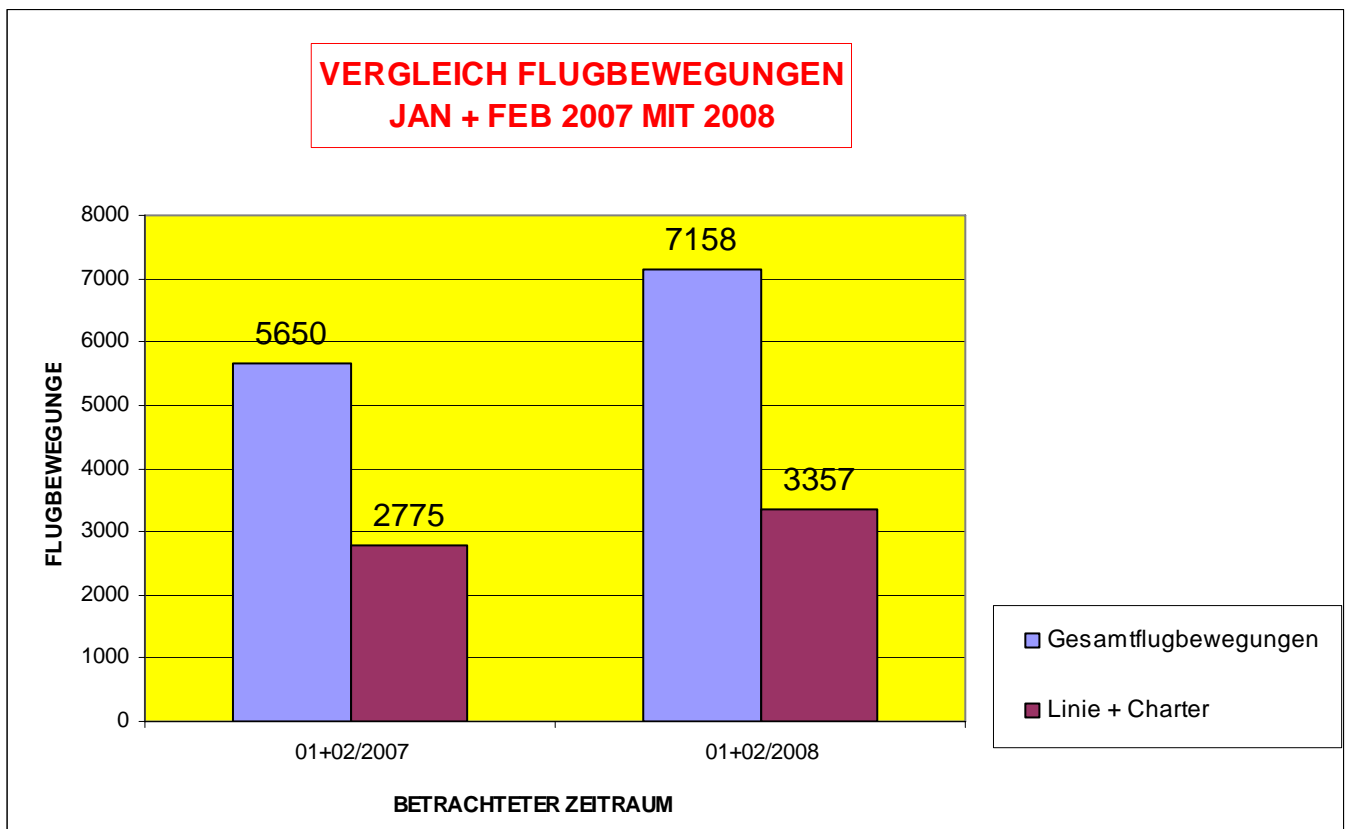
1) Flugbewegungen Dez.07 bis 6.4.08



Zeitraum	Gesamtflugbewegungen	Linie+Charter
Dez. 07	2.589	1.216
Jänner 08	3.552	1.724
Feber 08	3.606	1.633
März– 6.4.08	3.385	1.941
1.12.07 – 6.4.08	13.132	6.514

Von 1. Dezember 07 bis 6.4.08 haben am Innsbrucker Flughafen insgesamt 13.132 Flugbewegungen stattgefunden, rund die Hälfte davon Linien- und Charterflüge. Das ist ein beachtliches Ergebnis, das bei einem Flughafen in Stadt- und Tallage wohl hinterfragt werden darf, ja muss. Ob angesichts dieser Zahlen noch von einem Regionalflughafen gesprochen werden kann, was die TFG nach wie vor tut, ist zu bezweifeln.

2) Vergleich Jänner/Feber 07 mit Jänner/ Feber 08



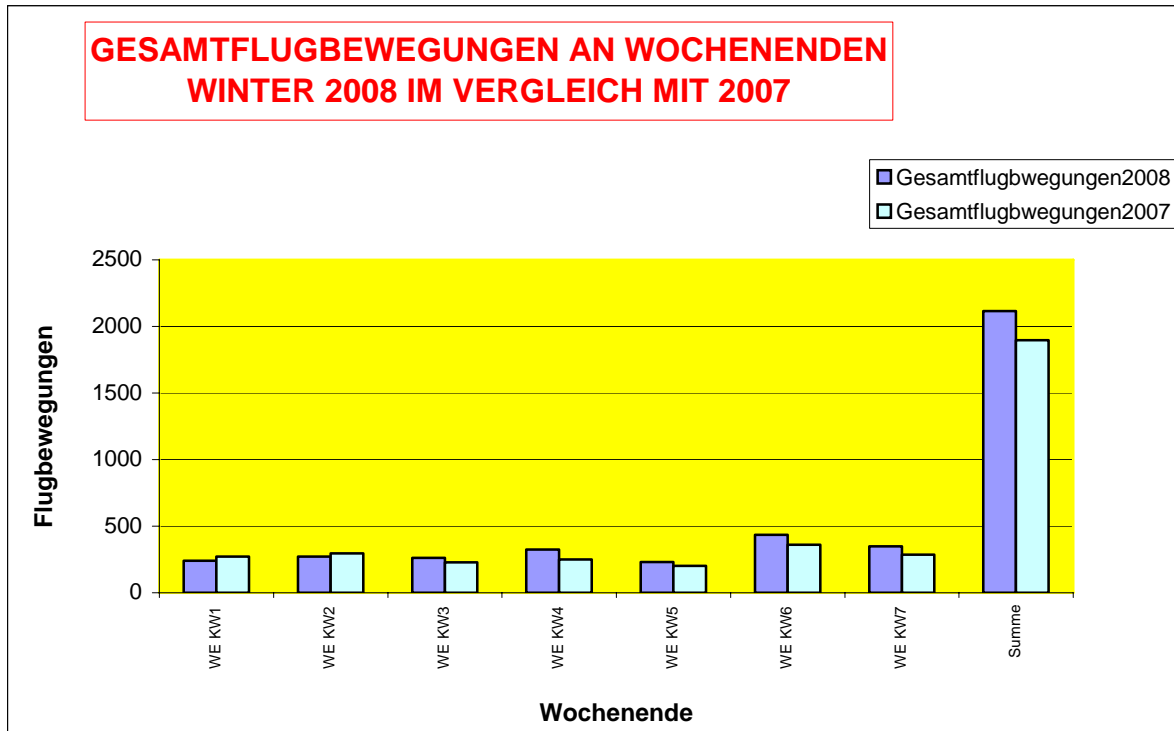
Zeitraum	Gesamtflugbew.	Linie+Charter
Jän/Feber 07	5.650	2.775
Jän/Feber 08	7.158	3.357

In den Monaten Jänner/Feber 08 haben die Gesamtflugbewegungen gegenüber Jänner/Feber 07 **um 1.508 zugenommen. Das ist ein Plus von fast 27%.**

In den Monaten Jänner/Feber 08 haben die Linien/Charterflugbewegungen um **582** zugenommen. **Das ist ein Plus von fast 21%.**

3) Flugbewegungen an den Wochenenden Jänner/Feber:

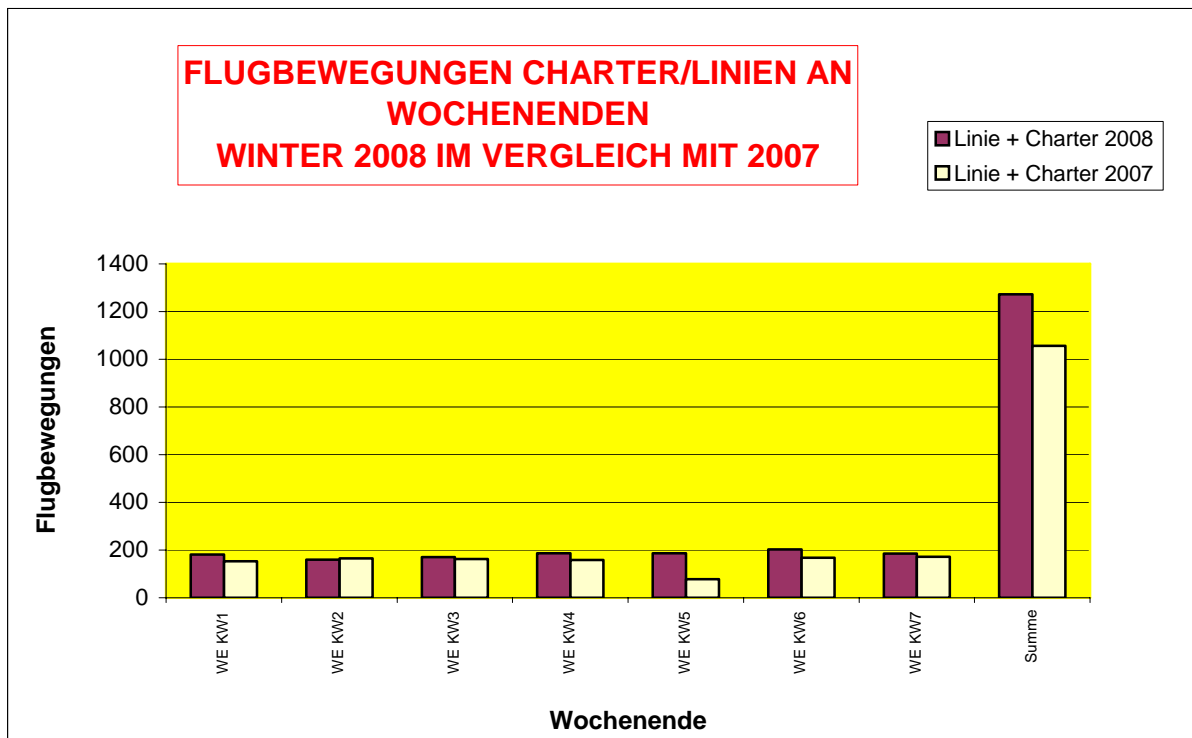
Da die TFG beschlossen hat, die Linien- und Charterflüge an den Wochenenden für die kommende Winterflugsaison auf Basis der heurigen Linien- und Charterflugbewegungen an den Wochenenden zu deckeln, lohnt sich die Detailanalyse der Wochenenden



Erste 7 Wochenenden im Jänner/Feber 07 = Gesamtflugbewegungen. 1.896
Erste 7 Wochenenden im Jänner/Feber 08 = Gesamtflugbewegungen. 2.115

Das ist ein Plus von 219, also fast 12%

Linie/Charter



Erste 7 Wochenenden im Jänner/Feber 07 = L/CH 1.057

Erste 7 Wochenenden im Jänner/Feber 08 = L/CH 1.272

Das ist ein Plus von 215, also über 20%

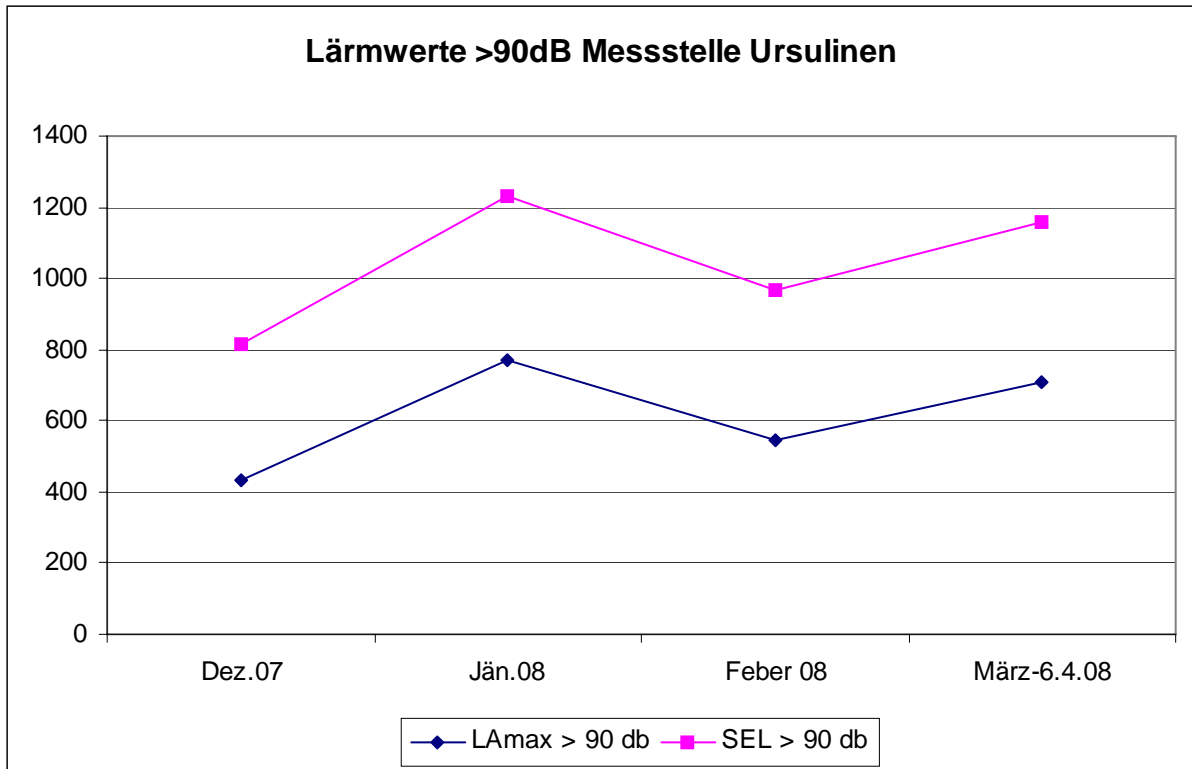
Greift man zudem das **Wochenende der 4 KW 2008** heraus - ohnehin nicht das höchstbelastetste -, so zählte dieses **325 Flugbewegungen**, davon **211 am Samstag** in der Zeit von 6.40 bis 22.23 Uhr. Das ergibt gemittelt eine Flugbewegung **fast alle 4 Minuten**.

All die aufgezählten Steigerungen zeigen deutlich, dass die geplante Deckelung auf viel zu hohem Niveau geplant ist.

4) Maximale Lärmpegel größer/gleich 90 dB an der Messstelle Ursulinen

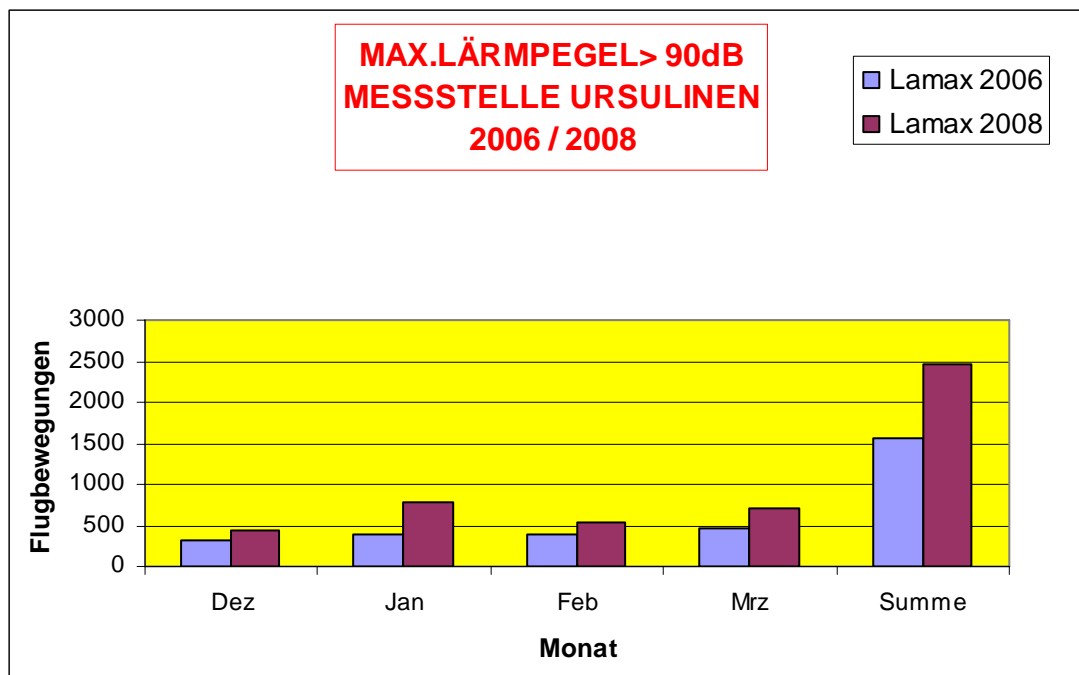
LA_{max} = maximaler Schallpegel

SEL = Schallereignispegel (setzt maximales Schallereignis in Relation zur Dauer)



	Dezember 07	Jänner 08	Feber 08	März-6.4.08	Gesamt
$LA_{max} > 90 \text{ db}$	434	772	545	708	2.459
SEL > 90 db	817	1.230	966	1.158	4.171

Zunahme der Zahl maximaler Schallpegel > 90 db an der MS 1 Ursulinen gegenüber dem Vergleichszeitraum Dezember 05 bis März 06



Dez. 05	Jänner 06	Feber 06	März 06	Gesamt
315	402	390	459	1.566
Dez. 07	Jänner 08	Feber 08	März 08	Gesamt
434	772	545	708	2.459

Von den 13.132 Gesamtflugbewegungen Dezember 07 bis Anfang April 08 haben bei der Messstelle Ursulinen 2.459 einen LA max von größer/gleich 90 db verursacht. Dabei finden nicht alle Flugbewegungen über diese Messstelle statt. **Im Vergleichszeitraum der Saison 05/06 waren es „noch“ 1.566.** Zieht man den SEL (den Schallereignispegel) heran - 4.171 Anschläge größer gleich 90 dB im Winter 07/08 – so wird die Belastung noch evidenter.

Und die Lärmmessungen machen eines deutlich: Der Fluglärm ist nicht davon abhängig, ob ein Flugzeug unter der Flugart Linie/Charter oder allgemeiner Luftfahrt geführt wird.

5) **Fazit:**

Die Analyse, die sehr gut mit der subjektiven Wahrnehmung vieler BürgerInnen übereinstimmt macht deutlich:

- Die angepeilte Deckelung des Linien- und Charterverkehrs aufbauend auf den Iststand dieser Saison ist viel zu hoch. Die Belastungen der heurigen Wintersaison dürfen nicht Maßstab einer Deckelung sein. Der Plafonds ist erreicht, dieser darf nicht Maßstab für eine Deckelung sein.
- Eine Deckelung muss angesichts der Höhe der Gesamtflugbewegungen in der ganzen Wintersaison bzw. an den einzelnen Wochenenden sowie angesichts der Tatsache, dass laute Flugzeuge laut sind, unabhängig davon unter welcher Bezeichnung sie firmieren, über Linie und Charter hinausgehen.
- Zum Setzen von Belastungsgrenzen reichen reine Deckelungen von Linien- und Charterzahlen nicht aus. Es braucht ein Deckelungsmodell, das Zahl der Flugbewegungen und Lärmwerte einbezieht.
- Zur Ausarbeitung eines solchen wirklich zielführenden – nämlich belastungsreduzierenden - Deckelungsmodells braucht es dringend das von den Grünen beantragte, aber leider von der politischen Mehrheit abgelehnte Mediationsforum. Das immer wieder kehrende Bekenntnis von BMin Zach, das gescheiterte Flughafen-Umwelt-Forum reaktivieren zu wollen, wäre eine gute Gelegenheit zu einer Neustrukturierung und –ausrichtung.
- Die lärmabhängigen Gebühren auf Basis des Züricher Modells erweisen sich Winter für Winter als Placebo ohne wirkliche Steuerungswirkung. Sie sind im Zuge der Ausarbeitung eines sinnvollen Deckelungsmodells dringend ebenfalls zu überarbeiten.
- Und obendrein würde ich mir erwarten, dass aussagekräftige Detailanalysen von der TFG selbst jährlich erstellt und veröffentlicht werden. Solche bringen allemal mehr als die jährlichen PR-Jubelmeldungen.