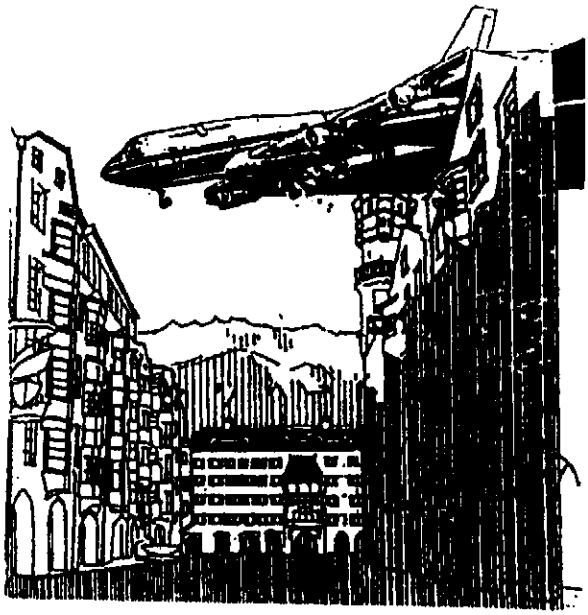
Sponsoring. Post
Verlagspostamt 6020
Postgebühr bar bezahlt
Jahresabonnement € 7.-
GZ 02Z030291 S



NR. 69 INFORMATION 1/2006

Verein

# Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens

## Ediktalverfahren: Flughafen-Gegenschrift – eine Entgleisung

Wir erinnern: Im Jahr 2003 hat der Flughafen Innsbruck beim BMVIT (Verkehrsministerium) einen Antrag, betreffend eine **Änderung der bescheidmäßig festgelegten Zivilflugplatzgrenzen zur Herstellung eines erweiterten Pistenvorfeldes (RESA) gestellt**.
Im Mai 2004 folgte ein 3-tägiges Ediktalverfahren, bei dem bereits mündlich schwerwiegende Verfahrensmängel aufgezeigt wurden. Der Bescheid der Obersten Zivilluftfahrtbehörde (OZB) fiel dessen ungeachtet den Wünschen des Flughafens entsprechend aus. Gegen diesen Bescheid haben 383 Liegenschaftseigentümer von ihrem Einspruchsrecht Gebrauch gemacht. Von den Anwälten der Liegenschaftseigentümer in der Sicherheitszone des Innsbrucker Flughafens wurde dieser Bescheid **sachlich und fachlich korrekt** beim Verfassungsgerichtshof und beim Verwaltungsgerichtshof (VwGH) beeinsprucht.
Der VwGH hat nun den Flughafen beauftragt, eine Gegenschrift zu verfassen. Diese wurde von Rechtsanwalt Dr. Rainer, Flughafen-Aufsichtsratsmitglied und ÖVP-Gemeinderat erstellt.
Hier ein Auszug daraus:

***„Bei den Beschwerdeführern handelt es sich offensichtlich um grundsätzliche Flughafengegner, die in völliger Verkennung des Inhaltes des Bescheides diese Beschwerde eingebracht haben. Gegen einen Bescheid, der nichts anderes bewirkt, als eine zusätzliche Sicherheit am Flughafen Innsbruck zu schaffen.***
***Jeder, der die Einrichtung des Flughafens benützt, und dazu gehören auch die Beschwerdeführer, sollte froh sein, dass eine solche zusätzliche Sicherheitszone geschaffen wird und nicht aus reinem „Grün-Denken" gegen die Einrichtung einer RESA eintreten."***

RA Dr. Rainer war offensichtlich nicht in der Lage, eine sachliche Gegendarstellung zu formulieren. Dieser Frontalangriff gegen verantwortungsbewusst handelnde Bürger hat in einer Gegenschrift gar nichts verloren, er heizt lediglich das ohnehin schwer belastete Klima zwischen Flughafen und den betroffenen Anrainern weiter an. Dieses Verhalten zeigt ein wahres Bild von den handelnden Personen im hoch gepriesenen Paradeunternehmen Flughafen.

Weiters wurde angeführt: ***„Die Beschwerde führenden Parteien behaupten, dass eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch diesen Bescheid erfolge. Es ergibt sich aus dem ganzen Bescheid keine wasserbauliche Maßnahme, die Gegenstand des Verwaltungsverfahrens gewesen wäre."*** Stimmt! **Es wurde vom Flughafen ja nicht um die Innverlegung angesucht, sondern um die Erweiterung der Flugplatzgrenzen. Die Innverlegung ist natürlich der nächste logische Schritt. Diese taktischen Winkelzüge des Flughafens sind ja hinreichend bekannt.**

# Focus Flugverkehr – Folgen des Wachstums

Großartige Publikation des Verkehrsclub Österreich (VCÖ)

Der Anteil des Flugverkehrs am Gesamtverkehr steigt rapide, daher sind auch dringend Maßnahmen gegen die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs erforderlich. In dieser Studie bietet der VCÖ grundlegende Informationen über die aktuelle Situation, Entwicklungen und Trends im Flugverkehr aus der Perspektive Österreichs. Sie vermittelt, ob und in welchem Umfang der Flugverkehr nach dem aktuellen Wissensstand eine Gefahr für Umwelt und Klima ist.

**Fakt 1 – Der Flugverkehr nimmt zu**

In den Jahren 2004 bis 2020 wird ein Wachstum des weltweiten Personenverkehrs in der Luft von **5,4% pro Jahr** erwartet. Dies entspricht gesamt fast einer Verdreifachung des Wertes von 2003. Allein in **Innsbruck** stieg das Flugverkehrsaufkommen im Zeitraum 1990 bis 2004 um **55 Prozent!**

**Fakt 2 –Flugverkehr als Kostenfaktor**

In Österreich werden jährlich 2,7 Milliarden Euro für den Flugverkehr ausgegeben. Die dadurch entstehenden externen Effekte lassen Kosten in Höhe von 1 Milliarde Euro entstehen. Diese werden jedoch bei Entscheidungen über das Ausmaß der Nutzung eines Verkehrsträgers außer Acht gelassen und sind somit marktverzerrend. Zum Vergleich: Der Gewinn sämtlicher europäischer Fluglinien im Jahr 2004 betrug 344 Millionen Euro.

**Fakt 3 – Flugverkehr als Umwelt- und Gesundheitsproblem**

Der weltweite Flugverkehr trägt durch den Ausstoß von Wasserdampf und CO2 im Jahr 2006 etwa 4,5% zum globalen Treibhauseffekt bei. Die Emissionen des ungebremst wachsenden weltweiten Flugverkehrs erhöhen den Treibhauseffekt fast doppelt so stark, wie eine vollständige Umsetzung des Kyoto-Protokolls durch alle Industriestaaten ihn verringern würde. **In den Jahren 1990 bis 2002 sind die CO2-Emissionen der EU25-Staaten im internationalen Flugverkehr um 60% gestiegen**. Dazu kommt, dass die Auswirkungen auf das Klima auf Grund der Höhe, in der die Emissionen stattfinden, weit größer ist als die Menge vermuten lässt. Gerade dieser Umstand wurde in der Vergangenheit stets geleugnet bzw. ins Gegenteil verkehrt.

**Fakt 4 – Flugverkehr als Schlusslicht der Öko-Bilanz**

Neben den globalen Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt durch die Beeinflussung des Klimas sind **vor allem in der Umgebung von Flughäfen Probleme durch Fluglärm und Luftschadstoffe gegeben. An Flughäfen ist die Belastung durch Partikelemissionen und Stickoxide hoch.**

**Fakt 5 – Belastung durch Fluglärm**

Die maximal zulässige Belastung durch Fluglärm wird – im Gegensatz zu Luftschadstoffen – von der EU nicht geregelt. In Österreich kam das zu Beginn der 1990er Jahre diskutierte Bundesgesetz über den Fluglärm nie über ein Entwurfstadium hinaus. Mit der EU-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist eine Eu-weit einheitliche Erfassung der Lärmbelastung vorgesehen. Strategische Lärmkarten sind bis Mitte 2007 zu erstellen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Umsetzung dieser Richtlinie wäre ein Anlass für neue gesetzliche Regelungen für Raumplanung, Flugbetrieb und Lärmschutzmaßnahmen. **Allerdings sind die derzeit vorgeschlagenen Lärmschwellenwerte so hoch, dass ein wirksamer Schutz vor Fluglärm nicht erzielt werden kann.** Auch die bekannten Dosis-Wirkung-Beziehungen im Flugverkehr werden völlig ignoriert. Lärmzonen auf Basis des Mittelungspegels (Durchschnittspegel der Lärmereignisse in einer bestimmten Zeit) werden der Wirklichkeit nicht gerecht, da gerade im Flugverkehr die einzeln auftretenden Spitzenpegel als besonders belastend erkannt werden.

**Forderungen aus dieser Publikation**

Kerosinsteuer und Umweltabgaben zur Deckung der Klimakosten, Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel, Berücksichtigung des Flugverkehrs im Kyoto-Protokoll, Flugverkehreinbindung in ein Gesamtverkehrskonzept, organisatorische Verbesserungen im Flugbetrieb durch Beeinflussung des Treibstoffverbrauchs durch optimale Flughöhe und Fluggeschwindigkeit.

Es sind dies nur einige wenige aus dieser umfangreichen und höchst interessanten Publikation übernommene Erkenntnisse und Schlagworte. Die gesamte Studie ist erhältlich beim VCÖ 1050 Wien, Bräuhausgasse 7-9 oder vcoe@vcoe.at, ISBN 3-901204-48-2. Homepage unter www.vcoe.at

Viele, klügere und mit höchsten Ehrungen ausgezeichnete Persönlichkeiten engagieren sich im Bereich des Umweltschutzes. Wie wir, die wir uns in unserem kleinen Bereich für diese Sache einsetzen, haben auch sie das Anliegen, dass unseren Kindern und Kindeskindern eine halbwegs lebenswerte und gesunde Umwelt erhalten bleibt. Jeder - auch noch so kleine - Erfolg durch unseren Einsatz und unsere nicht verstummenden mahnenden und aufrüttelnden Worte ist das schönste Erbe, das wir ihnen hinterlassen können. So dürfen wir **Wangari Muta Maathai,** die erste Afrikanerin, die im Jahr 2004 den Friedensnobelpreis erhielt, zitieren:

**„Frieden auf Erden hängt von unserer Fähigkeit zur Bewahrung einer lebendigen Umwelt ab."**

# Angst vor dem Gesetz oder Ignoranz ?

Immer wieder das gleiche Lied spielen Flughafen und Behörden, wenn es um Anfragen in Zusammenhang mit Maßnahmen am Innsbrucker Flughafen geht: Man wird im Kreis geschickt.
Beispiele gefällig?

## Beispiel 1 - Heliport samt Wartungszentrum

**04.06.04**: Die Schutzgemeinschaft schreibt diesbezüglich an die Oberste Zivilluftfahrtbehörde (OZB), die das Schreiben an den Landeshauptmann von Tirol weiterleitet. Von dort wird es an seinen Stellvertreter und Umweltlandesrat Gschwentner weitergegeben. Danach Anfrage bei der OZB wegen Zivilflugplatzbewilligung für den Heliport. Antwort, dass das BMVIT (Verkehrsministerium) nicht zuständig sei, sondern die Bezirksverwaltungsbehörde. Daher Schreiben an BMin Zach in dieser Funktion. Antwort, dass sie nicht mehr zuständig ist, sondern die Verkehrsabteilung des Landes. Antwort Land: Der Antrag des ÖAMTC ist vor der Verwaltungsreform erfolgt, daher ist der Landeshauptmann zuständig. Der leitet wieder an seinen Stellvertreter Gschwentner weiter.
**Jänner 2005**: Beschwerde der Schutzgemeinschaft beim Landesvolksanwalt wegen Nichtbehandlung des Ansuchens durch die Behörde. Es folgt **ein ablehnender Bescheid des Landeshauptmannes** mit der Begründung: Die Schutzgemeinschaft hat nach dem Luftfahrtgesetz keine Parteistellung. Der Bescheid war aber nicht nach dem Luftfahrtgesetz, sondern nach dem Umweltinformationsgesetz angefordert worden! Daher am
**22.03.05** Berufung an den Unabhängigen Verwaltungssenat (UVS).
**30.11.05**: Erinnerungsschreiben an den UVS wegen abgelaufener Frist.
**03.01.06**: Antwort des UVS: Der angefochtene Bescheid des LH stellt sich als luftfahrtrechtlicher Bescheid dar, daher ist das Verkehrsministerium (BMVIT) zuständig.
**23.01.06** Bescheid BMVIT: **Der Berufung der Schutzgemeinschaft wird stattgegeben, der erstinstanzliche Bescheid wird ersatzlos behoben.** Begründung: Die Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes waren nicht anzuwenden, da die Schutzgemeinschaft die Unterlagen nach dem Umwelt-Informationsgesetz angefordert hat. Der angeforderte Bescheid ist noch immer nicht eingelangt. Lediglich Einsicht will man uns nun gewähren.

## Beispiel 2 - Lärmabhängige Gebühren am Flughafen Innsbruck

**01.07.02**: Die vom Flughafen bis dahin in Abrede gestellte rechtliche Möglichkeit zur Einführung lärmabhängiger Gebühren ist laut Verkehrsministerium durchaus gegeben! Antrag der Grünen.
Der Salzburger Magistratsangestellte Jell erstellt die Datenbasen für ein Gebührenmodell für Innsbruck.
**21.01.04**: Die Anrainervertreter (AV) im Flughafen-Umwelt-Forum decken gravierende Fehler in der Jell-Arbeit auf.
**01.04.04** Der Flughafen führt das „Zürcher Modell" als „lenkendes Instrument zur Minderung lauter Luftfahrzeuge" ein und gibt bekannt: **„Zukünftig soll aber eine Klassifizierung auf Basis der in Innsbruck gemessenen tatsächlichen Fluglärmdaten angestrebt werden".**
Danach Überprüfung der Jell-Daten durch Experten, die die Fehler bestätigen.
**15.03.05**: Anfrage nach dem Umwelt-Informationsgesetz der Anrainervertreter beim Flughafen um Ausfolgung der Überprüfungsstudie. Der Flughafen antwortet, dass er nach Meinung seines Aufsichtsrates kein auskunftspflichtiges Unternehmen nach dem Umweltinformationsgesetz ist.
**10.04.05**: Die Anrainervertreter wenden sich an das Umweltministerium. Die postwendende Antwort: Zuständig ist das Land Tirol, Berufungsinstanz der Unabhängige Verwaltungssenat, dann der Verwaltungsgerichtshof.
Die Anrainervertreter wenden sich an Stadt und Land als Eigentümervertreter und Behörde und haben bis heute **keine Antwort** erhalten.
Der Landesvolksanwalt wird befasst, der die Meinung des Flughafens mitteilt.
**18.10.05**: Der Flughafen behauptet, dass das seit der Einführung unveränderte so genannte „Zürcher Modell" bereits das „Innsbrucker Gebührenmodell" ist. Es wird bis auf weiteres beibehalten. **Ein Auftrag für ein tatsächliches „Innsbrucker Modell" ist bis heute nicht ergangen. Auf Anfrage gibt der Flughafen sogar an, gar nicht erfasst zu haben, wie laut die angeführten Flugzeugtypen in Innsbruck wirklich sind!**
**19.03.06**: Die Anrainervertreter wenden sich an das Verkehrsministerium. **Die Studie wird ihnen zugesagt**. Die Frage nach der Auskunftspflicht nach dem Umwelt-Informationsgesetz wird wie folgt beantwortet: **„Auf Grund der Formulierungen des UIG läßt sich aus unserer Sicht die Frage, ob die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft auskunftspflichtig im Sinne des UIG ist, leider nicht eindeutig beantworten. Betreffend eine allfällige "authentische Auslegung" des Umweltinformationsgesetzes im Sinne Ihrer Anfrage darf ich Sie bitten, das Umweltministerium zu befassen.".**
Dazu Landtagantrag der Grünen. – Man darf gespannt sein, wie bzw. wie lange das noch weiter geht.

## Trüffel gefällig?

Wir gehen davon aus, dass Sie über das nötige Kleingeld verfügen. Dann dürfen Sie sich z.B. auch ein paar Kilo weißer Trüffel per Helikopter einfliegen lassen. Eine schriftliche Genehmigung - wie vorgeschrieben - brauchen Sie natürlich nicht. Was machen da wegen Nichteinhaltung der Vorschriften schon ein paar hundert Euro Strafe für den Piloten aus, der schweigt ja sowieso über seinen Auftraggeber. Der Unabhängige Verwaltungssenat geht da mit Ihnen wirklich hart um, wo Sie doch so viel Geld haben und wahrscheinlich auch den nötigen Einfluss.
Geschehen ist das alles im Winter 2005 in Tirol, wo Außenlandungen nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen dürfen. Ist doch ein Ausnahmefall, wenn Sie und Ihre Gäste gerade Appetit auf weiße Trüffel haben – oder nicht?

## Salzburg, die Helikopter, Red Bull, der Ausbau und der Landesumweltanwalt

Keine Ruhe für die Anrainer. Nicht genug, dass alle möglichen (und unmöglichen) Flugzeuge starten und landen, gibt es jetzt massive Kritik an einer **Hubschrauberschule,** vor allem an den Schwebflügen der angehenden Piloten. Hunderte wütende Anrufe beim Flughafen an nur einem Tag. Der Flughafen sieht sich nicht verantwortlich. Der Hubschrauberlärm lässt sich durch Messungen nicht nachweisen, davon können auch andere Flughäfen ein Lied singen. Die einzige Lösung besteht darin, Hubschrauberübungsflüge einzuschränken oder auf stadtnahen Flughäfen gänzlich zu untersagen. Da wird die Politik aktiv werden (müssen). Du glückliches Salzburg, da gibt es sogar einen Ombudsmann als Ansprechpartner. Innsbruck kennt so etwas natürlich nicht.
Ärger mit **Red Bull** gibt es in Salzburg und Innsbruck. **Das ist rücksichtslose Spaßfliegerei!**
Ernst wird es, wenn es um den **Ausbau** des Salzburger Flughafens geht und auch da zeigen sich viele Parallelen mit Innsbruck: Zunächst das Edikt: In Salzburg geht es nur um die Widmung von Flächen (in Innsbruck um die Einbeziehung). Wieder hat Ing. Jell – wie in Innsbruck - ein schalltechnisches Gutachten erstellt: Obwohl in Salzburg die Flugbewegungen von 60.000 auf 90.000 steigen werden, sinken laut seinem Gutachten die Lärmbelästigungen. Das erinnert an sein Innsbrucker Gutachten und ist **wohl auch eine Wochenendarbeit!**. Die Umweltmedizinerin des Landes glaubt das auch noch. Die Bürger werden ausgebremst – wie in Innsbruck. **Der Salzburger Landesumweltanwalt sagt offen: „Das ganze Verfahren ist ein Hohn".** Das alles war Anfang März in den Salzburger Nachrichten zu lesen. Am 22. März dann die große Überschrift: **„Vor der Entmachtung"**: Landesumweltanwalt Wiener soll massiv beschnitten werden, wurde bei der Regierungsklausur diskutiert.
Glauben Sie auch, dass das alles mit dem Flughafen gar nichts zu tun hat?
Jedenfalls droht die bayerische Nachbargemeinde Freilassing, die direkt in der Flugschneise liegt, den Staatsvertrag für den Salzburger Flughafen aufzukündigen, so wie Deutschland das seinerzeit mit dem Flughafen Zürich gemacht hat. Es gibt sie noch, die Politiker, die Verantwortung gegenüber Lärm- Abgas- und Gefährdungsbetroffenen zeigen. Bei uns auch?

Experten wissen, wirksame Lärmminderungsmaßnahmen beziehen betroffene Menschen in die Bewertung der Lärmereignisse und in die Entwicklung von Gegenmaßnahmen ein.

Wir werden jedenfalls nicht aufgeben und schließen uns dem Zitat von Erich Fromm voll an:

**„Solange wir noch an Alternativen zu denken vermögen, sind wir nicht verloren. Solange wir miteinander beraten und planen können, dürfen wir hoffen."**

## In eigener Sache:

Nicht nur die durch den Flugverkehr verursachten Umweltkosten steigen, nein, auch die Bankgebühren, Kontoverwaltungs- und Zahlscheinkosten. So würden wir in Zukunft gerne auf die Beilage der Erlagscheine verzichten und ersuchen unsere Mitglieder und Interessenten, den **Mitgliedsbeitrag in Höhe von € 7,- oder auch Spenden in Zukunft direkt auf unser Konto Nr. 66810-063-492 bei der BAWAG Innsbruck, BLZ 14000, zu überweisen.**
Wir ersuchen all jene Mitglieder, die ihren Mitgliedsbeitrag für 2006 noch nicht beglichen haben, dies baldigst nachzuholen und danken bestens dafür. Sie unterstützen damit unsere Arbeit.

---

Impressum: Herausgeber und Medieninhaber:
Verein Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens.
Kontaktadressen: H. Raich, Karl-Innerebner-Str. 54, 6020 Innsbruck, Tel. 0512/272464, E-Mail: hilde.raich@utanet.at
W. Winkler, A-6020 Innsbruck, Hörtnaglstraße 1, 6020 Innsbruck, E-Mail: w.winkler@tirol.com