

Grüne wollen an Lärmgebühren drehen

95-mal wurden von Jänner bis September 2017 die Betriebszeiten des Flughafens Innsbruck überschritten. Die Grünen denken eine Pönale für betriebszeitensprengende Flüge an. Direktor Pernetta verteidigt die bestehenden Regelungen.

Von Manfred Mitterwachauer

Innsbruck – Auch für einen Flughafen gibt es eine tägliche Betriebszeit. In Innsbruck gilt diese von 6.30 bis 20 Uhr. Für Turboprop-Maschinen, die nicht lauter als eine Dash 8 sind, wurde eine Betriebszeit von 6 bis 23 Uhr verordnet. In diesen Fällen dürfen aber zwischen 22 und 23 Uhr nur Landungen durchgeführt werden. Zu Spitzenzeiten im Winter 2016/17 wurden samstags 122 Flugbewegungen im Linien- und Charterbereich verzeichnet.

„Es erscheint mir sinnvoll, das Lenkungsinstrument auf neue Beine zu stellen.“

Uschi Schwarzl
(Klubobfrau, Grüne)

Aus einer Anfragebeantwortung an die Grünen geht nun hervor, dass es zwischen 1. Jänner und 30. September 2017 zu insgesamt 95 Betriebszeitenüberschreitungen am Flughafen Innsbruck gekommen ist. Rein rechnerisch, sagt Antragstellerin und Grünen-Gemeinderats-Klubobfrau Uschi Schwarzl, habe es in besagtem Zeitraum an fast jedem dritten Tag eine Überschreitung gegeben.

Die Gesamtjahreszahl wird derzeit laut Flughafen-Direktor Marco Pernetta erst ermittelt und im März dem Aufsichtsrat vorgelegt. Die Aufrechnung Schwarzls will Pernetta so nicht stehen lassen. So müssten zunächst 27 Fälle abgezogen werden. Diese Flüge waren



Im Wintercharterverkehr bleibt samstags am Flughafen Innsbruck zwischen ankommenden und startenden Fliegern kaum Zeit zum Luftholen. Foto: De Moor

medizinisch begründet – und der Flughafen somit verpflichtet, sie durchzuführen. Von den 68 verbleibenden (Charter wie Linie) waren laut Flughafenauflistung 37 rotations- und 15 wetterbedingt. Wobei auch rotationelle Verspätungen zu meist aufgrund des Wetters am jeweiligen Startflughafen entstünden. In Summe seien „80 bis 90 Prozent aller Verspätungen auf Wetterkapriolen zurückzuführen“, meint Pernetta: „2017 war sicherlich ein überdurchschnittliches Jahr.“ Ein Großteil dieser Starts außerhalb der Betriebszeiten, so

der Flughafen-Direktor, würde zwischen 20 und 21 Uhr, an Wochenenden und im Winter erfolgen.

Schwarzl geht es bei den Betriebszeitenüberschreitungen auch um den Lärmschutz gegenüber den Flughafenanrainern. 2004 wurden am Flughafen Innsbruck lärmabhängige Landegebühren eingeführt. Diese haben aufkommensneutral zu sein. Folglich werden laute Flieger pönalisiert, leise hingegen dezent begünstigt. Die Folge: Die lauten Flieger wurden von den Fluggesellschaften suk-

zessive gegen leisere ausgetauscht. Für Schwarzl gehört das Modell deshalb auf neue Beine gestellt: „Man muss es überdenken.“ Einerseits sollte es künftig auf den Maximalschallpegel abzielen, andererseits könnten Flieger, welche die Betriebszeiten des Flughafens nicht einhalten, mit erhöhten Lärmgebühren pönalisiert werden.

Pernetta hält diesen Denkansatz für falsch: „Die lauten Flieger kommen nicht mehr. Daher heben wir auch nicht mehr so viele Gebühren ein. Und genau deshalb ist das

Modell auch ein Erfolg.“ Vor einer Umwandlung der lärmabhängigen Landegebuhr von einem Steuerungs- in ein Strafinstrument warnt Pernetta. Weder könne man die Fluggesellschaften für den Einsatz modernster Maschinen, noch für höhere Gewalt (Wetter) bestrafen: „Das wäre weltweit einzigartig.“

Doch Schwarzl will auch bei der Ende 2014 eingeführten Lärmschutzfensterförderung einhaken. Hierfür stellt der Flughafen pro Jahr 200.000 Euro zur Verfügung. Je nach Anfall. Dabei gilt ein Immis-

sionsgrenzwert von 60 Dezibel am Tag und 50 dB in der Nacht. Der gesetzliche Grenzwert liegt derzeit bei 65 dB.

2017 wurden laut Magistrat lediglich drei Ansuchen für in Summe rund 4800 Euro gestellt. 2015 waren es 21 (rd. 34.500 €), 2016 sieben (110.000 €). Schwarzl schlägt nun dem Flughafen vor, die Grenzwerte auf 55 bzw. 45 dB zu senken. Um damit den Kreis der Anspruchsberechtigten auszudehnen.

„Wir heben kaum noch Gebühren ein, weil die lauten Flugzeuge eben gar nicht mehr nach Innsbruck kommen.“

Marco Pernetta
(Flughafen-Direktor)

Pernetta lehnt dies ab. Er verweist darauf, dass der Flughafen Innsbruck österreichweit der einzige sei, der so ein freiwilliges Fördermodell habe. Bereits zu Beginn habe man in die Debatte eingeworfen, dass die Nachfrage nach der Fensterförderung nicht derart groß sein werde, wie die Befürworter erhofften. Dies sei nun auch so eingetreten. Mit einer Ausweitung des Bezieherkreises „wäre die halbe Stadt inkludiert“.

Interessantes Detail aus der Anfragebeantwortung: Die Anzahl der „Sichtflüge“ (motorisierte Sportflugzeuge sowie Personentransportflüge mit Helikoptern und Rundflüge) lag zwischen Jänner und September 2017 bei rund 12.900 Landungen und ebenso vielen Starts.