

Debatte um Flughafen Innsbruck: Zwischen Himmel und Hölle

Der Flughafen ist mit 1 Million Passagieren im Jahr Wirtschaftsmotor, macht in Innsbruck Bauen in die Höhe schwierig und sorgt für Lärm- und Luftbelastung. Die Reisebranche ist irritiert.



© TT / Thomas Böhm Statt Flieger sehen Architekten einen neuen Stadtteil im Westen von Innsbruck, mit Wohn- und Freiflächen und mit einer besonderen Qualität, die allein das Leben am Inn und dessen Integration ermöglichen würde.

Von A. Heubacher und L. Pircher

Innsbruck – Der Flughafen bewegt. Nicht nur von A nach B, sondern auch die Gemüter. Eine rekordverdächtige Teilnehmerzahl von 3311 TT-Lesern hat über die Frage abgestimmt, ob Innsbruck auf einen Flughafen verzichten kann. 43 Prozent sagten mit Verweis auf den Klimawandel „Ja“, 48 Prozent „Nein“ und neun Prozent wollen den Flughafen erst schließen, wenn Öffis ausgebaut sind.

Eine ganz andere Annäherung an die Flughafen-Debatte hat Arno Ritter. Er leitet das aut. architektur und tirol in Innsbruck. Ritter hat schon öfter laut darüber nachgedacht, was es bedeuten könnte, würde der Flughafen aufgelassen werden. „Viele wissen nicht, dass der Flugsicherheitskeil die Höhenentwicklung von Innsbruck und damit auch die Dichte der Stadt bestimmt. Denn je näher der Flughafen, desto niedriger muss man bauen, was in Anbetracht der begrenzten Fläche auch ein ökonomisches Thema ist.“ Die Qualitäten des Areals entlang dem Inn wären laut Ritter für ein Wohnquartier ideal, und da sich die Fläche im Besitz der öffentlichen Hand befindet, könnte man dort das leistbare Wohnen zum Thema machen.

Aufgrund der Begrenztheit Innsbrucks sei das Flugfeld langfristig das einzige Areal, wo sich die Stadt noch entwickeln könne. „Ich sage nicht, dass der Flughafen für Tirol nicht wichtig ist, aber es ist schon zu hinterfragen, dass das Areal derzeit dafür verwendet wird, eine Million Passagiere abzufertigen.“

Die aktuelle Debatte empfindet Ritter als überhitzt. „Es geht nicht darum, dass der Flughafen von heute auf morgen geschlossen wird, aber man sollte langfristig denken dürfen und vor allem sachlich die Vor- und Nachteile abwägen.“ Noch dazu hat Österreich das Pariser Klimaabkommen unterzeichnet. „Wenn wir dieses einhalten wollen, müssen sich auch die Mobilitätskonzepte ändern.“

Mit Mobilität und Verkehr setzt sich Umwelt- und Arbeitsmediziner Heinz Fuchsig auseinander. Seit Langem warnt er vor den Auswirkungen der Feinstaub- und Stickoxid-Belastung. „2000 bis 8000 Menschen im Jahr sterben in Österreich durch die Feinstaub-Belastung.“ Der besonders kleinteilige Feinstaub sei am gefährlichsten, werde aber nicht gemessen. „In Innsbruck stammt er überwiegend aus ungefilterten Lkw und vermutlich vom Flugverkehr.“ Noch dazu würde der Flugverkehr durch günstiges Kerosin, nämlich 42 Cent pro Liter, subventioniert. „In Innsbruck kann sich die Flughafengesellschaft über eine Subvention von zwei Milliarden Euro freuen, weil ihr Grund und Boden gratis zur Verfügung gestellt wird.“ Fliegen müsse teurer werden, um die Klimaziele erreichen zu können. Der Mediziner glaubt, dass sich das Mobilitätsverhalten der Menschen ändern wird. „Wenn Wien von Salzburg oder Klagenfurt in zwei Stunden mit der Bahn erreichbar ist, stellt sich die Frage, ob sich die Flughäfen noch rentieren.“ Das gelte auch für Innsbruck, wenn man mit der Bahn in zwei Stunden am Flughafen München sei.

Die Belastung der Bevölkerung ist in Tirol jedenfalls durch den Flug- und Straßenverkehr hoch. Fuchsig vergleicht das Inntal mit einer Badewanne, wo Schadstoffe, anders als in der Ebene, schwer oder nicht entweichen könnten. „Innsbruck dürfte die doppelte Menge an kleinsten Partikeln aufweisen wie Wien.“ Der Föhn kann in Innsbruck zur wesentlichen Entlastung beitragen. Nur, ganz so windig, wie man glaubt, ist Innsbruck gar nicht. „20 Prozent der Tage sind in Innsbruck windstill, in München sind es unter ein Prozent.“

Ein flammendes Bekenntnis zum Flughafen legt naturgemäß Idealtours-Chef Christof Neuhauser ab. Für ihn ist der Flughafen auch etwas, das die Tiroler selbst so haben wollen. Allein sein Unternehmen bringt jährlich rund 16.000 Tiroler zweimal wöchentlich per Charterflug zu beliebten Urlaubsdestinationen wie den griechischen Inseln, Menorca oder auch Kroatien. Tendenz jährlich um etwa zehn Prozent steigend. Neuhauser: „Viele Tiroler wollen kurze Wege in den Urlaub, vielen ist der Flughafen München zu mühsam und zu chaotisch. Der Innsbrucker Flughafen ist nah und sympathisch. Die Kufsteiner weichen am ehesten noch nach München aus, aber das ganze Oberland und Innsbruck fliegen lieber ab Innsbruck“, sagt Neuhauser.

Dieses jährliche Volumen an Fluggästen lasse sich auch nicht so einfach auf einen anderen Flughafen abwälzen. Für ihn ist die ganze Diskussion zudem eine scheinheilige, wenn es um den Klima- und Lärmgedanken geht: „Fliegen ist in unserem modernen Leben kein Luxus, sondern alternativlos. Wenn es schon ums Klima geht, dann ist es falsch zu sagen: ‚Wir fliegen nicht mehr, aber überfüllte Autobahnen sind okay.‘ Stattdessen sollte man lieber eine Diskussion über moderne, klimafreundlichere, leisere Fluggeräte starten. Da gäbe es Potenzial.“ Bei der Diskussion wäre Tirol wohl weit weniger gefordert.