



Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens

Nr. 25

Information 1/1995

Jänner - März

Fluglärmgesetz: Kommt neuer Entwurf?

Das Fluglärmgesetz hat eine Protestflut ausgelöst. Laut Verkehrsministerium sind 70 bis 80 Stellungnahmen eingelangt, davon keine einzige positive. Auch die Flughafenbetriebsgesellschaften haben den Entwurf abgelehnt, natürlich aus ganz anderen Gründen. Sie treten vehement für ein uneingeschränktes Wachstum ein, ohne Rücksicht auf die Anrainer, und wollen für den Lärmschutz auch keinerlei Kosten übernehmen. Die österreichische Luftverkehrswirtschaft fordert, vor Erlassung eines Fluglärmgesetzes Raumordnungsmaßnahmen zu setzen, die eine Einschränkung in der Bebauung vorsehen.

Am 10. und am 24. Jänner 1995 fanden im Verkehrsministerium Gespräche statt, beim Termin am 10.1. waren neben Vertretern unseres Dachverbandes, der "Österreich-Plattform Fluglärm", und den zuständigen Ministerialbeamten auch vom Dachverband eingeladene Experten anwesend. Es waren dies Professor DDr. Haider und Ing. Hans Günter Stidl, beide vom Institut für Umwelthygiene der Universität Wien. Auch Herr Dipl.Ing. Rauscher von der Bundesversuchs- und Forschungsanstalt Arsenal sowie einige Vertreter der Bürgerinitiativen aus den Bundesländern nahmen daran teil. Unsere Schutzgemeinschaft hat die interessierte und auch in dieser Sache engagierte Gemeinderätin, Frau Mag. Uschi Schwarzl (Grüne) gebeten, unsere Interessen zu vertreten.

Beim Gespräch am 24.1. mit Verkehrsminister Mag. Klima waren neben den zuständigen Ministerialbeamten und Vertretern unseres Dachverbandes sowie diverser Bürgerinitiativen auch Frau Dr. Marlies Meyer, Juristin der Grünen im Parlament, anwesend.

Was haben diese beiden Gespräche gebracht?

Es wurden alle Probleme durchbesprochen. Es gab Pro und Kontra. Es wurde seitens des Verkehrsministeriums immer wieder betont, daß der Innsbrucker Flughafen der kritischste ist. Bei dem einen oder anderen Anliegen der Bürgerinitiativen schien man ein offenes Ohr zu haben, konkrete Zusagen gab es aber keine. Die Flughäfen haben behauptet, daß die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der Zonen-Festlegung des Entwurfes über 500 Millionen Schilling kosten würden. Begründet haben die Flughäfen dies aber nicht! Die Zahlen waren den Ministerialbeamten nicht einleuchtend. Sie gaben daher die Zusage, die Kosten für zwei Flughäfen (Schwechat und Innsbruck), nach der Ministeriumsmethode und nach den Vorschlägen der Plattform durchzurechnen. Immerhin machen solche Beträge deutlich, wieviele Menschen durch Fluglärm extrem belastet sind.

Auch Bundes-Grüne kritisieren das Fluglärmgesetz

Die Grünen im Parlament lehnen es ab, daß Flughäfen den Lärm "abkaufen" können. Zur Lärmvermeidung - dem eigentlichen Ziel - trage dieser umstrittene Entwurf nichts bei. Dabei würden Flugverkehr und Lärm enorm wachsen. Zu diesem Thema haben die Grünen ein Informationsblatt erstellt. Falls Sie es noch nicht bekommen haben, können Sie dieses bei uns oder im Grünen Büro in der Adamgasse anfordern.

Auch wir waren immer der Meinung, daß das Ziel nicht Lärmschutzmaßnahmen sein können, sondern ausschließlich die Reduzierung des Lärms. Außerdem lehnen wir es strikt ab, daß für Lärmschutzmaßnahmen nur unrealistische Berechnungen herangezogen werden und nicht die tatsächlich gemessenen Lärmwerte.

Hangar-Bau für Hubschrauber am alten Flughafen

Durch einen vertraulichen Hinweis wurden wir darüber informiert, daß das Innenministerium beim alten Flughafen an der Kranebitter Allee einen Hangar samt Landeplatz errichten wird. Wir haben diese Informationen an die Grünen in Land und Stadt weitergeleitet. Recherchen haben die Richtigkeit bestätigt. Mit diesem Hubschrauberlandeplatz vor der Haustüre würden die Bewohner der Ulfiswiese, Allerheiligenhöfe sowie dem Bauzukuftsland Hötting-West / Kranebitten wieder eine neue Lärmquelle erhalten. Dies führte zum Protest der Grünen. Auf ihre Anfrage im Stadtsenat erhielten sie folgende Antwort:

Eine baubehördliche Zuständigkeit des Stadtmagistrates Innsbruck ist im gegenständlichen Fall nicht gegeben (vgl. § 1 Abs. 3 lit. a TBO).

Die Bewilligung eines Hubschrauberhangars richtet sich nach § 78 Luftfahrtgesetz (zivile Bodeneinrichtungen). Nähere Verfahrensvorschriften, insbesondere Nachbarrechte bzw. ein Anhörungsrecht der Gemeinde, sind diesem Gesetz in bezug auf zivile Bodeneinrichtungen nicht zu entnehmen.

Die Antwort der Magistratsabteilung III ist nicht ganz richtig. Es gibt bereits Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes, in denen Bürgern Parteistellung zuerkannt wurde. Wie man sieht, kann man sich dieses Recht sehr wohl erkämpfen. Für die Stadt Innsbruck als Miteigentümerin des Flughafens dürfte das kein Problem sein. Ob sie das will, ist eine andere Frage.

Unverständlich ist, daß die Stadt Innsbruck derzeit als Miteigentümerin nicht einmal ein Einspruchsrecht hat, obwohl sie jahrelang viele Millionen an Steuergeldern in diesen Flughafen gepumpt hat. Man kann nicht gerade sagen, daß die dafür verantwortlichen Ex-Bürgermeister im Interesse der Innsbrucker gearbeitet haben.

Bald nach der Pressekonferenz der Grünen waren am 24.2. Vertreter des Verkehrsministeriums in dieser Angelegenheit in Innsbruck. Dem Vernehmen nach war man über diesen Standort eines weiteren Hangars nicht gerade glücklich. Es wird angeblich nach anderen Lösungen gesucht.

Winter-Charter wird immer lauter: Spitzenpegel bis 107 dB!

Während Innsbruck von einigen ausländischen Maschinen angefliegen wird, die - innerhalb einer Betriebszeit von 7 bis 20 Uhr - noch erträglich sind, kommt z.B. die alte Lärmkiste MD 80 immer mehr zum Einsatz. Diese Maschinen, aber auch einige andere Typen, erzeugen einen Lärm wie die längst verbotenen Chapter II-Flugzeuge. Die Meßstelle Ursulinschule weist Spitzenpegel bis 107 dB auf! Maschinen mit derart hohen Lärmwerten stellen eine Zumutung dar. Die derzeitigen Mißstände erlauben keineswegs die Propaganda vom "leisesten Flughafen Europas". Die Bewohner von Salzburg haben nachweislich nicht annähernd einen solchen Lärm zu ertragen wie die Bevölkerung im Raum Innsbruck. Warum gebieten die verantwortlichen Politiker der rücksichtslosen Vorgangsweise des Innsbrucker Flughafens nicht Einhalt?

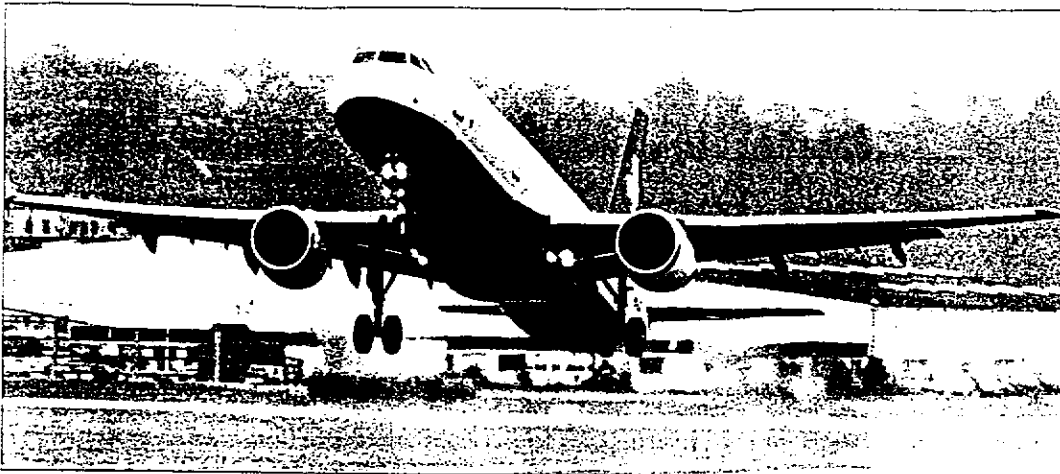
Nie genug!

• Der Innsbrucker Flughafen rechnet beim Wintercharter mit einem Passagier-Plus von 10 bis 15 Prozent im Vergleich zur Vorjahressaison. Im Sommer 1995 werden ab Innsbruck neben den großen österreichischen Veranstaltern erstmals auch die deutschen Reiseveranstalter Air Conti Flugreisen, Kreuzer, NUR und TUI eine Reihe von Charterketten offerieren.

T.T. 16.2.1995

Flugverkehr beeinträchtigt Weltklima

Schadstoff-Anteil nicht statistische 2,7 Prozent, sondern 30 Prozent!



Startender Airbus: Die Freude der Ökologen währte nur Stunden

Umwelt

Flug bis zur Grenze

Der Luftverkehr belastet das Weltklima weit stärker als bislang angenommen.

Immerhin sieben Vorhaben, von der Einführung des Fünf-Liter-Autos bis zum Fahrverbot bei Smogwetterlagen, führte Angela Merkel (CDU) auf, als sie kürzlich ihre „vordringlichsten Projekte der Legislaturperiode“ präsentierte.

Eines fehlte: „Fliegen muß teurer werden!“ hatte Umweltministerin Merkel kurz zuvor in *Bild* verkündet. Die Bundesregierung werde „international auf eine weltweite Besteuerung von Flugbenzin dringen“.

Die Umweltverbände, SPD und Bündnisgrüne fordern das seit Jahren. Gerade mal (30 Pfennig) schätzt der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), müssen die Fluggesellschaften durchschnittlich für den Liter Kerosin zahlen. Damit kann der Luftverkehr ungebremst expandieren – zum Schaden des Weltklimas.

Die Freude der Ökologen über Merckels Vorstoß währte nur Stunden. Kohl werde die Initiative aus seinem Umweltressort nicht unterstützen, teilte das Kanzleramt bündig mit.

So einfach läßt sich die Debatte jedoch nicht mehr stoppen. Für eine Kerosinabgabe kämpft, neben anderen, die Aktion „Ökologischer Marshallplan“ (ÖMP), im Sommer 1993 von Joschka Fischer, Jo Leinen, Franz Alt und weiteren ins Leben gerufen. Beim ÖMP en-

gagieren sich neben Show-Größen wie Udo Jürgens und Konstantin Wecker, Schriftstellern wie Günter Graß und Johannes Mario Simmel auch konservative Politiker.

Der Ökonom Lutz Wicke (CDU) zum Beispiel, früher Direktor am Umweltbundesamt und heute Staatssekretär im Berliner Umweltsenat, rechnet vor, daß schon eine Kerosinsteuer von 5 Mark pro 100 Flugkilometer weltweit jährlich 100 Milliarden Mark „einspielen“ könnte. Der Flug von Hamburg nach München würde dann pro Kopf 40 Mark mehr kosten.

Auf diese Weise, glauben die ÖMP-Aktivisten, könne der Luftfahrt-Boom mit seinen jährlichen Steigerungsraten von sieben Prozent heruntergebrems werden. Zugleich wollen die Ökos aus dem Steueraufkommen einen „globalen Klimaschutzfonds“ finanzieren.

Jetzt naht Unterstützung aus der Wissenschaft: In einer soeben für die ÖMP-Initiative fertiggestellten Studie mit dem Titel „Luftverkehr und Klima – ein Problemfall“ räumt der Verkehrsexperte Karl Otto Schallaböck vom Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt, Energie mit der verbreiteten Mär auf, die Vielfliegerei trage nur geringfügig zum Klimaproblem bei.

Zwar erledigt der statistische Durchschnittsbürger derzeit nur jeden tausendsten Weg mit dem Jet. Doch nimmt man den Verkehrsaufwand zum Maßstab – die insgesamt zurückgelegten Strecken („Personenkilometer“) –, so ergibt sich ein anderes Bild: Mehr als ein Sechstel ihrer motorisiert bewältigten Strecken (rund 180 Milliarden Kilometer) verbrachten die Deutschen 1994 im Flugzeug.

Dabei stieg der Spritverbrauch wie nirgendwo sonst. Auf deutschen Airports fließt heute 20- bis 25mal mehr Kerosin in die Flugzeugtanks als 1960. Seit dem ersten Ölpreisschock im Jahr 1973 wuchs der Verbrauch auf das Zweieinhalbfache (siehe Grafik).

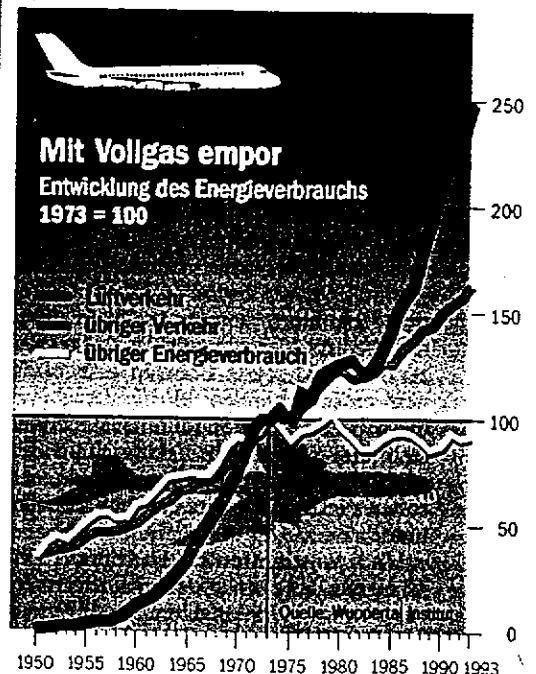
Trotzdem wird das Problem meist als Marginalie abgetan, denn von den Statistikern wird durchweg nach dem sogenannten Territorialprinzip gerechnet. Demzufolge steuerten die Flieger 1993 lediglich 2,7 Prozent zum gesamten motorisierten Verkehr bei – ein Bauerntrick: Nur die über Deutschland geflogenen Kilometer gehen in die Rechnung ein, ganz so, als würden die Passagiere an der Grenze mit dem Fallschirm ab-

springen und den Rest ihrer Reise per pedes zurücklegen.

Schallaböck macht in seiner Expertise eine andere Rechnung auf: Zunächst legt er die in Deutschland für In- und Auslandsflüge zugetankten Spritmenngen zugrunde, die normalerweise bis zum Bestimmungsort oder nächsten Zwischenstopp reichen.

Weil außerdem Millionen deutscher Urlaubertrips nach Ibiza oder Kreta kaum Spaniern oder Griechen zugerechnet werden können, bezieht der Verkehrswissenschaftler die Rückflüge ein. Danach lag der Anteil der Fliegerei im Jahr 1993 schon bei 17,3 Prozent des gesamtdeutschen Energieverbrauchs im Verkehr.

Das ist nicht alles. Weil die Jets ihre Schadstoffe, neben Kohlendioxid vor allem Stickoxide und Wasserdampf, größtenteils in besonders empfindlichen Atmosphäreschichten abblasen, ist die Wirkung auf Klima und Ozonhaushalt



erheblich schwerwiegender als in Bodennähe. Nach diesem Modell summierte sich der Beitrag des Flugverkehrs zur „verkehrlichen“ Gesamtbelastung des Klimas schon 1993 auf gar nicht mehr marginale 30 Prozent.

Schließlich unternimmt Schallaböck den Versuch, die Versprechen der Bundesregierung mit der im Jahr 2005 zu erwartenden Realität in Einklang zu bringen. Erst vor zwei Wochen hat Angela Merkel das „ehrgeizige Ziel“ einer 30prozentigen CO₂-Verminderung der deutschen Klimalast bis zum Jahr 2005 bekräftigt.

Der Wuppertaler Verkehrsanalytiker rechnet bis 2005 mit einem weiteren jährlichen Anstieg des Verbrauchs im Luftverkehr von fünf Prozent. Das bedeutet, wie Schallaböck betont, bereits eine „signifikante Abschwächung“ des bisherigen Trends.

Unter der Annahme, daß auch der übrige Verkehr mit minus 30 Prozent

seinen Beitrag zum Bonner Klimaziel leisten soll, würde die Fliegerei in zehn Jahren das für den Gesamtverkehr dann noch zulässige Schadstoffkontingent fast allein, nämlich zu 96 Prozent, ausschöpfen.

Schallaböck erwartet nicht, daß es so kommen wird. Sein Szenario soll jedoch die absehbar „systemsprengenden Belastungssteigerungen“ ins Blickfeld rücken und deutlich machen, daß auch im Luftverkehr nichts so bleiben kann, wie es ist.

Kurz- und mittelfristig hält Schallaböck die Hoffnung auf eine weltweite Kerosinsteuer gleichwohl für illusionär. Auf dem Klimagipfel Ende März in Berlin erscheint das Thema Luftverkehr nicht einmal auf der Tagesordnung.

Bei einer steuerlichen Gleichstellung von Kerosin mit Benzin und Diesel würden sich die Flugpreise für Inlandsflüge um etwa die Hälfte erhöhen, schätzt Schallaböck. Das könnte, vorausgesetzt

die EU-Länder zögen mit, den Luftverkehr auf Nullwachstum drücken. Eine Verminderung entsprechend dem CO₂-Reduktionsziel der Bundesregierung wäre erst bei noch höheren Kerosinpreisen realistisch.

Zwar hatte die Bundesregierung schon 1991 in ihrem „Subventionsbericht“ ein Ende der Mineralölsteuerbefreiung für Kerosin anvisiert. Im Dezember 1994 setzte Bonn in Brüssel einen entsprechenden „Prüfauftrag“ an die EU-Kommission durch. Doch der stellt erst einmal sicher, daß sich bis Ende 1997 gar nichts bewegt. Erst danach sollen die Kommissare einen Vorschlag unterbreiten.

Und Angela Merkel? Die erklärte ihre eigene Idee nach dem Kanzlerrüffel zur langfristigen Aufgabe; einen Dissens mit dem Kanzler könne sie nicht erkennen. □

176 DER SPIEGEL 9/1995

Die im obigen Artikel zitierte Studie vom "Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie" liegt uns mittlerweile im Original vor. Wir werden dazu noch berichten.

Beschwerden aus Völs und Kematen

Bewohner aus Völs beschwerten sich bei uns darüber, daß immer mehr Flüge (nahezu alle Charterflüge) über Völs in Richtung Westen starten und waren der Meinung, wir würden gegen die Völser arbeiten. Ihr lieben Völser, nicht wir arbeiten gegen Euch, sondern Eure schwarz-rot-blau-grünen Gemeindepolitiker arbeiten nicht für Euch! Wo sind denn die Proteste? Wo? Wer schweigt, stimmt zu! Innsbrucks Stadtpolitiker haben es sich am Flughafen hingegen sehr wohl gerichtet. Für sie "geht der Wind richtig"! Daran trifft uns keine Schuld.

Eine Dame aus Kematen beschwerte sich insbesondere über die Sportfliegerei. Da werden dröhnend Runden gedreht, und die Martinswand verstärkt den Schall. Nicht zum Aushalten! Als sie sich beim Flughafen telefonisch darüber beschweren wollte, wurde sie angepöbelt und zur "Flughafengegnerin" gestempelt. Wenn es ihr zu laut sei, dann solle sie wegziehen, lautete die Antwort. Das kommt uns sehr bekannt vor! Ihnen vielleicht auch?

Wir danken allen Mitgliedern und Spendern für die eingegangenen Beiträge

sowie für das entgegengebrachte Vertrauen. Diejenigen Mitglieder, die heuer noch keinen Beitrag geleistet haben, ersuchen wir, den beiliegenden Zahlschein zu verwenden.

Bitte den Zahlschein mit Vor- und Zunamen gut leserlich ausfüllen!

Mit einem Mitgliedsbeitrag von nur ÖS 50,- pro Person und Jahr, für weitere Familienangehörige ÖS 20,-, unterstützen Sie unsere Arbeit und erhalten mindestens viermal pro Jahr unser Mitteilungsblatt gratis. Abonnementpreis für Nichtmitglieder ÖS 50,- pro Jahr.