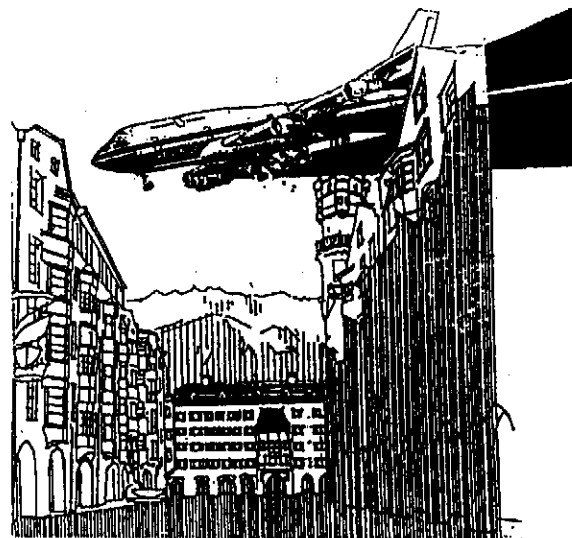


Verein

## **Schutzgemeinschaft**

**zur Verminderung schädlicher Auswirkungen  
des Innsbrucker Flughafens**

---



### **Landepiste wird durch Markierung verkürzt - und dann?**

Bereits vor über 10 Jahren war im Masterplan die Innverlegung vorgesehen. Eine Realisierung schien in weiter Ferne, da der Widerstand insbesondere der Gemeinde Völs groß war. Seit 1999 versucht der Flughafen, diesen weiteren Ausbau des Flughafens mit Innverlegung durchzusetzen, weil die in Innsbruck landenden Flugzeuge immer größer werden. Mit einer Riesen-Mediencampagne wurde der Bevölkerung die „Notwendigkeit“ eingetrichtert. Doch die Gespräche mit der Gemeinde Völs sind geplatzt. Außerdem gab es zahlreiche Anträge von Liegenschaftseigentümern auf Parteistellung bei künftigen Verfahren, sodass sich die Verfahrensdauer laut Dir. Falch bis auf 10 Jahre hätte ausdehnen können. Wir von der Schutzgemeinschaft und die Innsbrucker Grünen haben immer wieder vorgeschlagen, nach Alternativen zu suchen. Angeblich soll die Piste nun um 60 Meter verkürzt werden, wobei an der Piste selbst keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden, sondern nur „auf dem Papier“. 60 Meter Pistenvorfeld sind derzeit vorhanden. Wegen der noch fehlenden 30 Meter soll eine „Innverlegung light“ kommen. Hier ist größtes Misstrauen angebracht: Man spricht von 30 Meter „Innverdrängung“ als Zwischenlösung, vielleicht darf's auch noch ein bisschen mehr sein, wie bei der Wurst. Salamitaktik hat der Flughafen ja schon immer betrieben.

Es ist auch erklärungsbedürftig, warum laut Flughafendirektor die Oberste Zivilluftfahrtbehörde eine angebliche Pistenverkürzung von 120 Meter gefordert hat. 60 Meter vorhandenes Pistenvorfeld und eine Verkürzung um nur 90 Meter hätten die gewünschten 150 Meter ergeben. Da braucht's keine „Innverlegung light“ und der Flughafen könnte trotzdem existieren.

- **Wir weisen darauf hin, dass auch bei einer „Innverlegung light“ die Flugplatzgrenzen verändert werden und daher auch in diesem Fall ein Verfahren nach § 68 des Luftfahrtgesetzes stattfinden muss, bei dem alle Liegenschaftseigentümer in der Sicherheitszone Parteistellung haben.**

### **Schreiben an BM van Staa wegen Förderung der Billig-Airlines**

Bereits am 5. Oktober haben wir in einem Schreiben an BM van Staa unseren Protest bezüglich Subventionierung der Ryan-Air zum Ausdruck gebracht. Einerseits wurde von dieser Fluglinie finanzielle Unterstützung durch Land, Stadt und Tourismusverband gefordert, andererseits hat diese Fluglinie angekündigt, in den nächsten drei Monaten **1 Million Freiflüge anzubieten**. Laut einem Bericht sollen Flüge von Österreich nach London um nur 10 Euro angeboten werden. Demselben Bericht war zu entnehmen, dass auch die AUA aus Konkurrenzgründen an die Errichtung einer Billigfluglinie denkt - **natürlich nur bei den gleichen Förderungen!** Der Steuerzahler - die immerwährende Melkkuh? Weitere Airlines ziehen nach. **Haben Tirols Politiker vernünftig entschieden? Gibt es keine Förderungen für Billig-Airlines aus dem Steuertopf? Dazu braucht es klare Aussagen.**

## **Umweltbundesamt: Fliegen viel zu billig!**

Das deutsche Bundesumweltamt kritisiert: Noch nie war Fliegen so billig - **und so teuer für die Umwelt!** Eine Studie dieses Amtes beziffert jetzt erstmals, was Flugpassagiere eigentlich zahlen müssten. Lärm, Treibhausgase, Kerosin-Schleier - sie sind in keinem Ticket-Preis einkalkuliert und schlagen sich in keiner Bilanz der Fluggesellschaften nieder. Niederländische Wissenschaftler machen jetzt aber eine andere Rechnung auf: Im Auftrag des Bundesumweltamtes bilanzieren sie auf 120 Seiten erstmals akribisch, wie hoch die „externen Kosten“ des Flugverkehrs für die Umwelt zu Buche schlagen.

Aufgeteilt nach vier unterschiedlichen Flugkategorien und vier verschiedenen Distanzen haben die Wissenschaftler jene Preise untersucht, die Passagiere tatsächlich zahlen müssten, **wenn sie für die Umweltschädigungen bei Start, Landung und Überflug zahlen müssten.**

Ein Beispiel: Wer 500 Kilometer weit von Berlin nach München fliegt, müsste selbst in einer voll ausgelasteten Maschine zehn Euro für die „externen“ Umweltkosten zahlen. Damit würde sich der Ticket-Preis für manch Billig-Angebot schon um die Hälfte erhöhen. Noch ungemütlicher sieht die Kalkulation bei Fernreisen aus. Da schlagen zwar Lärm und Luftverpestung bei Start und Landung sehr wohl vor Ort, jedoch generell nicht mehr so stark zu Buche, aber **die schädlichen Klimaeffekte** der Fernfliegerei erhöhen den Ticket-Preis. Für einen Langstreckentrip von Frankfurt nach Chikago müsste jeder Passagier in einem Großflugzeug 43 Euro mehr zahlen. Doch statt diese Kosten den Verursachern anzulasten, genießt der Flugverkehr nach wie vor erhebliche Steuervergünstigungen. Auf Kerosin gibt es keine Mineralölsteuer, internationale Flüge unterliegen nicht der Umsatzsteuer. **Mit jährlich sieben Milliarden Euro werde der Flugverkehr auf diese Weise aus dem Staatshaushalt subventioniert, sagt der deutsche Bundesumweltamt-Präsident Andreas Troge.**

## **Gespräch mit Minister Reichhold**

Die Landesleitung der FPÖ hat sich für ein Gespräch mit Minister Reichhold eingesetzt. Es fand am 10. Oktober 2002 in Innsbruck statt. Der Termin war von 8.30 bis 9 Uhr anberaumt. Doch Flughafendirektor Falch hat von dieser halben Stunde nicht nur eine Viertelstunde für sich beansprucht, er wollte sich auch mit uns und dem Minister an einen Tisch setzen und an der Gesprächsrunde teilnehmen. Wahrscheinlich war er vom Minister bestellt worden. Die Vertreter der Schutzgemeinschaft haben sich jedoch mit diesem bei uns nicht angekündigten „Beisitzer“ nicht einverstanden erklärt und so wurde Direktor Falch vom Minister hinausgeschickt.

Der Minister versprach, dass

- er den zuständigen Beamten, Herrn Sektionschef Neidhart, beauftragen wird, hinsichtlich eines neuen Bescheides sich mit uns in Verbindung zu setzen
- der Herr Minister persönlich beim damaligen Bürgermeister und jetzigen Landeshauptmann Dr. van Staa intervenieren wird, damit ehestens ein umfassenderes Gremium eingerichtet wird, welches sich mit den Problemen der von den Auswirkungen des Flugverkehrs betroffenen Bevölkerung befassen soll.

**Trotz eines Erinnerungsschreibens sind wir bis heute ohne Echo geblieben und einen Bescheid für die Errichtung des neuen Pistenvorfeldes haben wir bis heute nicht gesehen.**

## **Zur Flughafenenquete im Gemeinderat**

Vor kurzem ist das genau 100 Seiten umfassende Protokoll über den Sondergemeinderat am 1. Juli 2002 zum Thema Pistenvorfelderweiterung erschienen. Wir haben bereits darüber berichtet, möchten aber trotzdem noch einige Zitate daraus entnehmen:

**BM DDr.van Staa:** (gerichtet an die Gemeinderäte von Völs).....“Es wurden noch einige Fragen bezüglich der Gemeindegrenzen gestellt. Natürlich denkt niemand daran, eine Gemeindegrenze zu verlegen, was rechtlich auch fast unmöglich ist. Gemeindegrenzen, die verschiedene Bezirke betreffen, brauchen nicht einen Beschluss des Tiroler Landtages, sondern die Zustimmung der Bundesregierung. Es muss Volksabstimmungen geben. Von Seiten der Stadt Innsbruck denkt niemand daran, zuletzt der Herr Bürgermeister, gerade dieses Eisen auch nur annähernd anzugreifen“. (welcher Tricks wird sich der Flughafen daher bedienen, um das gewünschte Ziel zu erreichen? Anm. d. Redaktion).

**GR Köfel (Völs):** „Ich möchte zuerst GR Kritzinger (Seniorenbund), der meinte, die Marktgemeinde Völs müsste sich über die Innverlegung freuen, ersuchen, die Marktgemeinde Völs selbst entscheiden zu lassen, worüber sie froh zu sein hat. Wir sind hierher gekommen und meinen, heute gleichberechtigte Partner zu sein, die nicht bevormundet werden.....“

**GRin Linser (Innsbrucker Grüne):** .....“Ich glaube, es ist den Gemeinderätinnen und Gemeinderäten bekannt, dass Innsbruck bereits seit über 10 Jahren Mitglied des WHO-Projektes „Gesunde Stadt 2000“ ist. Dies beinhaltet, dass jede kommunalpolitische Entscheidung auch im Hinblick auf gesundheitsrelevante Auswirkungen geprüft werden soll. Noch klarer wird es im Organ der Stadt Innsbruck, in „Innsbruck - Die Landeshauptstadt informiert“ zitiert, wenn ich Ihnen zwei Sätze daraus vorlesen kann:

*„In der Deklaration des Innsbrucker Gemeinderates zum nationalen Netzwerk bekennt sich Innsbruck unter anderem dazu, sämtliche Entscheidungen der Stadtverwaltung und Gemeindevertretung auf ihren Nutzen für die Gesundheit zu prüfen und ihre Politik auf die Erhaltung und Schaffung eines dauerhaften Ökosystems für eine sichere und saubere Gesundheit und Wohlbefinden fördernde Umwelt auszurichten“*

Meine nächste Frage: Vielleicht kann mir jemand vom Podium die Frage beantworten, wie viel Schadstoffausstoß es bei den vielen Starts und Landungen gibt. Ich weiß schon, es wird von Maschine zu Maschine verschieden sein. Kommen in diesem Flugbenzin auch diese Feinstaubpartikel vor, wie sie in den Dieselmotoren enthalten sind, wo es diese Feinstaubkonzentrationen gibt? Auch im neulich erschienenen Quartalsbericht der Stadt Innsbruck wurden Umweltdaten veröffentlicht und es haben sich die meisten Daten, aus welcher Ursache auch immer, im Vergleich zu den Monaten des Vorjahres verschlechtert. Ich wollte nur noch sagen, dass Anliegen der Lebensqualität der Bevölkerung den gleichen Stellenwert haben sollen, wie die Fragen einer ökologischen Prüfung, einer wasserrechtlichen Prüfung sowie einer umweltrechtlichen Prüfung.

**StRin Mag. Schwarzl (Innsbrucker Grüne):** „Jetzt meine Frage an den Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie: Sie haben auf meine Frage, wie mit den Anträgen auf Parteienstellung der Eigentümer in der Sicherheitszone umgegangen wird, noch nicht geantwortet. Das würde ich gerne wissen..... Zu Ihnen, Dir. Mag. Falch: Was die Sportfliegerei betrifft, meinten Sie, die Kranebitter Allee gibt es ja auch. Meines Wissens nach gab es in früheren Zeiten für motorisierte Sportflugzeuge eine Mittagspause, das war eine Art freiwillige Vereinbarung zwischen der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft und den Sportklubs. Die gibt es meines Wissens und meiner Erfahrung nach nicht mehr bzw. nicht mehr in diesem Ausmaß. Es ist jedenfalls merkwürdig für Anrainer, wenn sie zwischen 12.00 Uhr und 15.00 Uhr nicht Rasen mähen dürfen, sich aber über ihrem Kopf dennoch Rasenmäher in der Luft befinden.

.....aber es geht sozusagen auch, und das ist ganz wichtig, um die Beziehungsebene. Dipl.-Ing. Hanisch hat dies gut herausgearbeitet: Zu modernen Betrieben und zu modernem Projektmanagement gehört heute der offene, transparente und frühzeitige Beteiligungsprozess aller Betroffenen. Nennen wir es nicht Mediation, das ist oftmals ein nicht gern gehörtes Wort. Jetzt frage ich noch einmal, vielleicht kann mir das Dir. Falch beantworten: Was wäre der nachhaltige wirtschaftliche oder sonstige Schaden für die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft, wenn Sie auf dieses übliche und professionelle Konfliktlösungsmittel zurückgreifen würden?“

**Alle oben angeführten Fragen sowie auch viele andere blieben unbeantwortet.**

**MinR Zulinski (Verkehrsministerium):** Er widerspricht BM van Staa bezüglich Einhebung von lärmabhängigen Gebühren und klärt auf, dass die Internationale Zivilluftfahrtgesellschaft gegen eine solche Einhebung nichts einzuwenden hat. Aufgrund eines Antrages der Innsbrucker Grünen wurde vom Stadtsenat die Einhebung solcher Gebühren beschlossen. Es wäre daher die Aufgabe unserer Politiker, die Umsetzung ihrer Beschlüsse beim Flughafen endlich einzufordern!

Wie schon in unserer letzten Ausgabe berichtet, war auch **HR Dr. Liebl** vom Umweltamt der Landesregierung als Vertreter des Flughafen-Umwelt-Forums zur Flughafen-Enquete geladen. Er war jedoch an der Teilnahme verhindert und gab seine Meinung schriftlich dem Gemeinderat bekannt: „.....In Sachen Vorfeldverlängerung kann ich nur das Misstrauen der Anrainer weitergeben, die nicht glauben, dass es zu keiner Pistenverlängerung in Zukunft kommen wird. Bereits dreimal habe man einen Sicherheitsstreifen ausgewiesen und kurz darauf sei hier die Landepiste verlängert worden. Dies wird auch jetzt vermutet und befürchtet, dass dann noch größere und lautere Flugzeuge landen würden.“

# Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen des Flugverkehrs

Entwicklungen, Möglichkeiten und Grenzen

Autor: Dipl.-chem., Dipl.-Geogr. Falk Heinen, Umweltbundesamt Berlin

Wir veröffentlichen hier einen kleinen Auszug aus einer wissenschaftlichen Studie:

**Kein anderes Verkehrsmittel** wächst so stark und so schnell wie der Flugverkehr. Allein im Zeitraum von 1980 bis 1995 ist das Fluggastaufkommen um 70 Prozent, der Frachtverkehr um 130 Prozent angestiegen. Die Passagierzahlen an deutschen Flughäfen haben von ungefähr 30 Millionen 1990 in nur sieben Jahren auf etwa 120 Millionen 1997 zugenommen. Sie haben sich somit etwa vervierfacht.

Mit der starken Zunahme des Flugverkehrs ist ein Anstieg der Schadstoffemissionen verbunden. Flugzeuge emittieren bei der Verbrennung des Flugtreibstoffs hauptsächlich Kohlendioxid und Wasser, aber auch Stickoxide, Schwefeldioxid, Partikel und Kohlenwasserstoffe.

## 2. Emissionen und Emissionswirkung des Flugverkehrs

### 2.1 Entwicklung der Emissionen

Die Emissionen des Luftverkehrs wirken sich auf die Luftqualitätssituation (vorrangig im Flughafennahbereich) aus und sie tragen erheblich zum anthropogen bedingten Treibhauseffekt bei. Hierbei sind vor allem die Emissionen von Kohlendioxid, Stickoxiden und Wasserdampf zu nennen.

Bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen im deutschen Verkehr nimmt der Flugverkehr eine rasch zunehmende Bedeutung ein. Während noch 1980 durch den Flugverkehr weniger Kohlendioxid als bei Schifffahrt und Bahn emittiert wurde, steht der Flugverkehr heute hinter dem Straßenverkehr an zweiter Stelle. Auf der Basis der Berechnung des TÜV Rheinlandes [UBA 2000] ist davon auszugehen, dass, bezogen auf das Jahr 1995, bis 2020 der Kohlendioxidaustritt für innerdeutsche und aus Deutschland abgehende Flüge um etwa 120 Prozent zunehmen wird. Stickoxidemissionen werden sich in diesem Zeitraum mehr als verdoppeln.

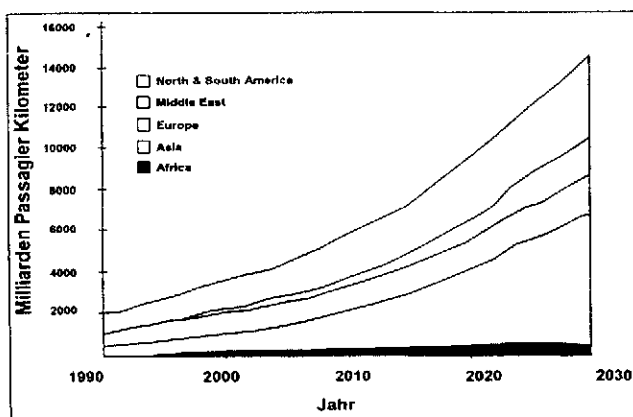


Abb. 1: Trend Personenflugverkehr – weltweit (OECD, 2000)

Betrachtet man die weltweite Entwicklung bei den Emissionen von Kohlendioxid und Stickoxiden von 1990 bis 2050 (Abb. 2), so geht eine Schätzung des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) davon aus, dass sich der Kohlendioxidaustritt nahezu verdrei- und der Stickoxidaustritt mehr als verdreifachen wird. Hierbei wurde ein moderates Wachstum und Nachfrageentwicklung in Wirtschaft beziehungsweise Flugverkehr zu Grunde gelegt. So soll im betrachteten Zeitraum der Flugverkehr jährlich um etwa vier Prozent und der Treibstoffverbrauch um jährlich etwa 1,3 Prozent steigen. Andere Szenarien lassen noch weit größere Steigerungsraten der Emissionen erwarten. [IPCC 1999]

### 2.2 Klimawirksamkeit der Emissionen des Luftverkehrs

Die große Klimawirksamkeit des Flugverkehrs ergibt sich nicht nur aus den Emissionen von Kohlendioxid, sondern in besonderem Maß durch die emittierten Stickoxide und den Wasserdampf. Stickoxide sind Vorläufersubstanzen für die Bildung von Ozon, das als Treibhausgas wirkt und in Höhen des Reiseflugs (9 bis 13 km) eine relativ lange Verweilzeit aufweist.

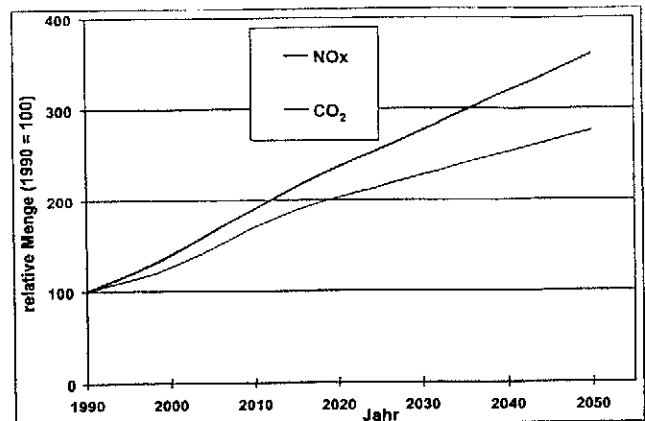


Abb. 2: Entwicklung der weltweiten CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen 1990 bis 2050 im Flugverkehr (IPCC, 1999)

Impressum: Herausgeber und Medieninhaber:  
Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens.  
Kontaktadresse: W. Winkler  
Hört naglstraße 1, 6020 Innsbruck, E-Mail:  
w.winkler@tirol.com  
Kontakttelefon: H. Auer, Tel. 0512/935338, E-Mail:  
h.auer@chello.at

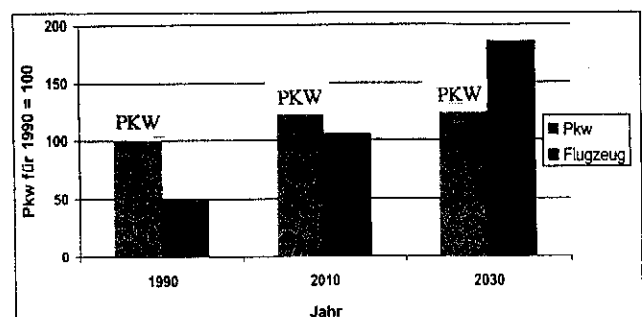


Abb. 4: Weltweiter Vergleich: Pkw und Flugzeuge und ihr Einfluss auf die Klimaerwärmung (OECD, 2000)

## 5. Zusammenfassung und Ausblick

Zusammenfassend kann festgehalten werden:

1. Der Flugverkehr wird in den nächsten Jahren sehr stark zunehmen. Jährliche Wachstumsraten von durchschnittlich vier Prozent, in Asien und im Luftfrachtsektor sogar von etwa sieben Prozent, sind zu erwarten.
2. Durch die starke Steigerung des Flugverkehrs werden die negativen Umweltauswirkungen in Form der Klimaerwärmung zunehmen. Auch lokal sind starke Umweltbelastungen zu erwarten in Form der zunehmenden Beeinträchtigung der Luftqualität im Flughafennahbereich.
3. Wirkungsvollstes Instrument nach Ansicht des Umweltbundesamts zur Milderung dieser Auswirkungen ist eine streckenbezogene Emissionsabgabe. Die Einführung einer Kerosinsteuer macht im Hinblick auf die Beseitigung der Ungleichbehandlung verschiedener Verkehrsträger Sinn. Die Wirksamkeit des geplanten Emissionshandels hängt in hohem Maß von seiner Ausgestaltung ab.
4. Emissionsbezogene Landeentgelte sind sehr gut dazu geeignet, eine Milderung der Zunahme der Schadstoffe im Flughafennahbereich zu bewirken.

Der Flugverkehr ist der am stärksten wachsende Verkehrsträger. Sein starkes Wachstum verlangt energische Anstrengungen, und die negativen Umweltauswirkungen zu beschränken.