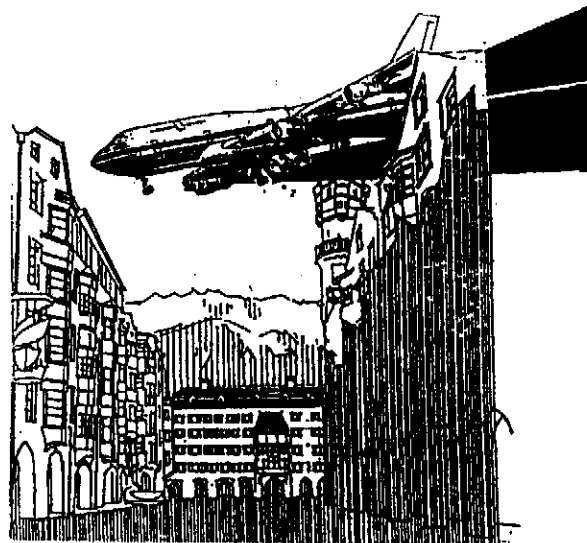


Verein

Schutzgemeinschaft

**zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens**



Parteistellung: Verfahren beim VGH gewonnen!

Liebe Mitglieder und Freunde der Schutzgemeinschaft!

Es wird Ihnen sicherlich noch in Erinnerung sein, daß ich vor nahezu drei Jahren beim Verwaltungsgerichtshof hinsichtlich Parteistellung ein Verfahren angestrebt habe. Obwohl es diesbezüglich bereits ein positives VGH-Urteil gab, nach einem Verfahren, das von unserer Dachorganisation „Österreich-Plattform Fluglärm“ 1999 gewonnen wurde - und mit dem eindeutig festgestellt wurde, daß alle Liegenschaftseigentümer in der Sicherheitszone eines Flughafens Parteistellung haben und rückwirkend als übergangene Partei berechtigt sind, Bescheide anzufordern, - genügte dies dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nicht. Die Bürger sollten wohl weiterhin ausgetrickst werden. Die Herren Ministerialräte können ja leicht prozessieren. Verlieren sie, dann zahlt die Republik Österreich, d.h. wir alle als Steuerzahler!

Aufgrund des oben zitierten Urteils habe ich die Betriebsbewilligungsbescheide für den Flughafen Innsbruck im Verkehrsministerium angefordert. Sie wurden mir mit der Begründung verwehrt, daß mir - trotz Eintragung der Sicherheitszone im Grundbuch - keine Parteistellung zukomme, da sich meine Liegenschaft **nicht in, sondern unterhalb der Sicherheitszone befindet und die Sicherheitszone erst 45 Meter über dem Flughafenbezugspunkt beginnt**. Mit dieser Begründung versuchte man die Liegenschaftseigentümer von der Parteistellung auszuschließen.

Der Bescheid des Verkehrsministeriums hielt jedoch vor dem Verwaltungsgerichtshof nicht. Er wurde wegen Rechtswidrigkeit aufgehoben. Der VGH vertritt nämlich die Meinung, daß auch der Luftraum über einer Liegenschaft zur Liegenschaft und somit dem Liegenschaftseigentümer gehört. Zwar muß er den Überflug dulden, ist aber sonst in seinen Rechten, auch hinsichtlich Parteistellung, nicht eingeschränkt. Somit ist der Flughafen-Rechtsanwalt, Gemeinderat und Flughafenaufsichtsrat Dr. Rainer mit seiner Argumentation in der von ihm verfaßten Gegenschrift an den VGH im Inn baden gegangen! Es ist nun ein für alle Mal geklärt: **Alle Liegenschaftseigentümer in der Sicherheitszone**, die von Unterperfuß, Kematen, Völs über die Mittelgebirgsdörfer und nahezu das gesamte Stadtgebiet (bis ins Olympische Dorf) reicht, **haben nun Parteistellung in Verfahren nach § 68 LFG**. Das bedeutet u.a. konkret

Parteistellung bei

- **Veränderung der Flugplatzgrenzen (Innverlegung!)**
- **Änderung der Art und der Ausmaße der Bewegungsflächen**
- **Änderung des zugelassenen Flugbetriebes**

Es ist wichtig, daß alle Bürger von ihrem Recht auf Parteistellung, z.B. bei der geplanten Innverlegung, zahlreich Gebrauch machen. Für Information und Hilfestellung stehen wir den Bürgern (auch Nichtmitgliedern) gerne kostenlos zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen Hilde Raich

Stadtsenatsbeschluß schubladiert?

Aufgrund eines Antrages der Innsbrucker Grünen wurde bereits im Oktober 2002 ein einstimmiger Stadtsenatsbeschluß für die Einführung lärmabhängiger Gebühren für den Innsbrucker Flughafen gefaßt. Seither herrscht Schweigen. Wir haben daher mit Schreiben vom 5.2.2003 bei Frau BM Zach nachgefragt, was nun mit dem Beschluß ist. Wurde die Flughafenleitung von den Stadtpolitikern beauftragt, den Beschluß umzusetzen? Welche weiteren Schritte sind zu setzen? Die Frau Bürgermeister hat jedoch unser Schreiben bis heute nicht beantwortet.

Ein weiteres Schreiben an Frau BM Zach: Bereits am 5.10.2002 haben wir beim Noch-BM van Staa angefragt, ob die Billigfluglinie Ryanair Subventionen seitens der Stadt, des Landes und des Tourismusverbandes bekommt. Die gleiche Fluglinie, die in Tirol laut Medienbericht 1 Million Euro Zuwendungen (vom Steuerzahler) fordert, **bietet gleichzeitig europaweit eine Million Freiflüge an!** Da BM van Staa nicht geantwortet hat, haben wir unsere Fragen mit Schreiben vom 22.1.2003 an Frau BM Zach wiederholt. Zu dieser Anfrage hat nun VBM Bielowski geantwortet, daß die Stadt Innsbruck nicht beabsichtigt, Billigfluglinien zu subventionieren.

Ein weiteres Schreiben vom 9.12.2002 an LH van Staa bezüglich Mediation für den Flughafen Innsbruck und Einführung lärmabhängiger Gebühren ist ebenfalls bis heute unbeantwortet geblieben.

Schreiben an die EU-Verkehrskommissarin

Bezüglich der Billigflüge haben wir uns am 11. November 2002 an die zuständige Verkehrskommissarin, Loyola de Palacio; in der Europäische Kommission in Brüssel gewandt. Von dort kam prompt eine Antwort. (Auszug) „Die europäische Kommission hat am 11. Dezember beschlossen, die dem Unternehmen Ryanair auf dem belgischen Flughafen Charleroi gewährten Vorteile einem offiziellen Prüfverfahren zu unterziehen. Dabei soll festgestellt werden, ob diese Vorteile staatliche Beihilfen darstellen., die mit dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes unvereinbar wären.

Die beigelegte Pressemitteilung soll Ihnen das Vorgehen der Kommission in dieser Frage verdeutlichen. Auch wenn es sich um unterschiedliche Vorgänge handelt, so kann der Fall in Charleroi dennoch Parallelen zur Situation in Österreich aufweisen.

Anfang 2003 werden im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft Reihe C (<http://europa.eu.int/eur-lex/de/>) zusätzliche Informationen veröffentlicht, zu denen Sie jederzeit frei Stellung nehmen können.“

Obwohl dieses Schreiben von Frau Palacio einiges an Brisanz enthält - geht es doch um die Gleichstellung aller Airlines, (die dann alle Subventionen fordern!) und nicht um die generelle Ablehnung von Zuwendungen an Billigflieger. Wir würden uns von LH van Staa eine ähnlich rasche Beantwortung unserer Anfragen wünschen. Das haben wir bei ihm schon als Bürgermeister vermißt!

Kein Pistenausbau am Volk vorbei!

So lautete die Überschrift eines Artikels aus der Neuen Zürcher Zeitung (November 2002). In der von Mißtrauen geprägten Stimmung zwischen Luftverkehrsförderern und den Anwohnern rund um den Flughafen Zürich hält sich hartnäckig der Verdacht, die Hauptstartpiste könnte um 300 m verlängert werden. Die Fluglärmgegner wollen jedoch mit allen Mitteln eine Kapazitätssteigerung des Flughafens verhindern. Sollte sich das Parlament für eine Pistenverlängerung aussprechen, müßte ein Referendum stattfinden. **Das Volk hat also auf jeden Fall das letzte Wort.**

Einen „kleinen Haken“ hat die Sache insofern, daß am Ende der Piste die Errichtung einer nicht geteerten Ausrollfläche (Gras, Kies) „möglich“ wäre. Diese vom Flughafen gewünschte Ausrollfläche würde - so wie in Innsbruck - eine Überdeckung oder Verlegung des Flusses Glatt bedeuten, der nur 170 Meter nach der Schwelle quer zur Pistenachse verläuft. Sowohl Überdeckung als auch Verlegung des Flusses würden einen **Umweltverträglichkeitsbericht erforderlich machen, gegen den Einspruch erhoben werden könnte.** So sieht es in der demokratischen Schweiz aus. Interessanter Nachsatz: „**Falls der Bund je vorschreibe, seine Hartbelagspiste zu verlängern, dann nur zur Erhöhung der Sicherheit**“. Immer die gleiche Vorgangsweise in Salamitaktik! Die Parallelen mit dem Flughafen Zürich sind jedenfalls nicht zu leugnen.

Leserbrief: Innverlegung überflüssig!

Jahrzehntelang haben sowohl Flughafenmanagement als auch die Oberste Zivilluftfahrtbehörde den Innsbrucker Flughafen für sicher erklärt. Wenn er das jetzt plötzlich nicht mehr ist, dann sind die Flugzeuge zu groß oder ungeeignet für einen Regionalflughafen mitten im dicht besiedelten Stadtgebiet. Da braucht es keine teure Innverlegung, weitgehend zu Lasten der Steuerzahler. Die Flugzeugtypen haben sich den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Schließlich geht es hier auch um die Sicherheit der Wohnbevölkerung und nicht nur der Passagiere. Früher war die Piste wesentlich kürzer. Der wahre Grund für das erwachte „Sicherheitsbedürfnis“ ist die laut Masterplan vorgesehene Frequenzsteigerung von 60 Prozent. Unter dem Deckmantel der Sicherheit werden auch andere Flughäfen ausgebaut. So soll auch für den Züricher Flughafen aus „Sicherheitsgründen“ ein Fluß weichen. Auch dort gibt es massive Proteste. Die Flughäfen wollen skrupellos auf Kosten der Wohnbevölkerung weiter ausbauen und noch mehr Gewinne machen. Fliegen wird immer billiger, daher die enormen Zuwachsraten. Auf Kerosin gibt es noch immer keine Mineralölsteuer und bei Auslandsflügen entfällt die Mehrwertsteuer. Fliegen wird somit durch den Staat massiv subventioniert. Die Gesellschafter des Innsbrucker Flughafens, insbesondere Stadt und Land sollen sich endlich der Verantwortung für die Wohnbevölkerung bewußt werden. Neben dem Sicherheitsrisiko für die Wohnbevölkerung geht es auch um den Lärm und um die enorme Schadstoffbelastung, die gerade beim Start- und Landevorgang am höchsten ist. Was soll die Wohnbevölkerung in diesem engen Inntal noch alles verkraften? Wieviel gesundheitlicher Schaden muß noch entstehen?

Hilde Raich

Innverlegung: Variantenvergleich

Die Firma DonauConsult Zottl & Erber hat eine Variantenstudie über die Innverlegung erstellt“ „Variante Maximal“, „Variante Mittel“ und „Variante Light“.

Die ursprünglichen Planungen für den Flughafen Innsbruck gingen von der Behauptung aus, daß zur Gewährleistung der Sicherheitsanforderungen (!) am westlichen Pistenende die Herstellung des westlichen Pistenvorfeldes im maximal möglichen Ausmaß (bis an die Autobahn) erforderlich ist. Aufgrund des Widerstandes der Gemeinde Völs und der Schutzgemeinschaft für die betroffene Bevölkerung sowie der zahlreichen Anträge auf die nun rechtlich einwandfrei gegebene Parteistellung wird man es jetzt wohl billiger geben müssen.

Aus flußbaulicher Sicht stellen alle drei Varianten einen **erheblichen bis deutlichen Eingriff dar**, da das Flußbett neu angelegt werden muß.

Die Auswirkungen auf das Oberflächengewässer sind bei der Maximalvariante **groß**: Neubau der Mündungen Völser Gießen und Axamer Bach, Rückstau aus Inn u.U. erhöht wegen Außenbogen. Bei den anderen beiden Varianten sind die Auswirkungen „mittel“ und „gering“.

Der Geschiebetransport ist stark verändert und es bedarf einer aufwändigen Sohlsicherung. Ebenso bei der Variante „Mittel“.

Aus gewässerökologischer Sicht ist die Beeinträchtigung des Bestandes Inn bei allen drei Varianten **sehr stark**. Beeinträchtigung der Mündungen Völser Gießen und Axamer Bach **sehr stark**, bei den anderen Varianten mittel und gering. Bei der Variante „Maximal“ fehlt ein Pufferstreifen zwischen Inn und Autobahn.

Die Variante „Maximal“ schneidet in der Studie so schlecht ab, daß diese laut Studierersteller nicht weiter verfolgt werden sollte.

Es gibt aber noch weitere **enorme Belastungen infolge größten Verkehrsaufkommens im Bauverkehr und die Errichtung externer Deponien und Zwischendeponien**. Die Einschränkungen bzw. Auflagen für Gewässerschutz sind bei der Variante „Maximal“ groß. Neubau der Mündungen des Völser Gießen und des Axamer Baches. Dauer der Bauzeit ca. 2 Jahre (Niederwasserperioden).

In unmittelbarer Konsequenz der Auswirkungen auf die Sohlstabilität ist der **Komplex der Interaktion zwischen Oberflächen- und Grundwasser zu beachten**. Auf Grund der besonderen Situation der Tiefbrunnen des Grundwasserfeldes der Innsbrucker Kommunalbetriebe ist diesem Aspekt **erhöhtes Augenmaß zu widmen**. Die Herstellung eines neuen Flußbettes erfordert daher zusätzliche bautechnische Maßnahmen, **um einen erhöhten Eintrag von (kontaminiertem) Oberflächenwasser nach Maßgabe der Möglichkeiten zu verhindern**.

Dem Baustellenverkehr kommt eine große Bedeutung zu. Es ist zu erwarten, daß eine Anzahl von 15.000 bis 30.000 LKW-Fahrten für die Kranebitter Innbrücke und den dort normalerweise anfallenden Verkehr

eine zu große Belastung darstellt. Es bestehen daher Überlegungen, für den Baustellenverkehr eine **Behelfsbrücke über den Inn** zu errichten.

Aufgrund der Sensibilität des Umfeldes einerseits und der kompakten Ausmaße der Baumaßnahmen andererseits ist zu erwarten, daß die Prüfung des eingereichten Projektes zwar nicht im Rahmen einer UVP zu erfolgen hat, jedoch in weiten Bereichen eine ähnliche Qualität wird aufweisen müssen.

Soweit die Studie.

Jede Innverlegungsvariante stellt einen großen Eingriff in den Lebensraum und eine große Belastung dar. Auch die Innverlegung „light“, weil sie ein großes Ausmaß einer externen Deponie für den Materialüberschuß erfordert. Wir erneuern daher unsere Forderung: Die Flugzeuge sind den Gegebenheiten anzupassen und nicht die Natur dem Flugverkehr!

Es gibt auch noch die Variante „Null“ - alles bleibt wie es ist, meinte doch das zuständige Ministerium vor gar nicht langer Zeit: „Der Innsbrucker Flughafen ist sicher. Eine hundertprozentige Sicherheit kann es nicht geben“. Dem ist nichts mehr hinzuzufügen.

Flughafen-Umwelt-Forum: Hofrat Liebl nimmt seinen Hut

HR. Dr. Liebl vom Umweltamt des Landes hat von dem Kasperltheater des Flughafendirektors Falch restlos genug und ist aus diesem Gremium ausgestiegen. Dazu folgender Bericht des Flughafen-Umwelt-Forums:

Nicht ganz überrascht, aber doch sehr betroffen müssen die Anrainervertreter im Flughafen-Umwelt-Forum und damit wir alle zur Kenntnis nehmen, daß sich der Leiter der Abteilung Umweltschutz, Herr Hofrat Dr. Liebl, „aufgrund der derzeitigen Situation im Zusammenhang mit dem Flughafen Innsbruck veranlaßt sieht, sein Ausscheiden aus dem Flughafen-Umwelt-Forum bekanntzugeben“. Eine Reihe von nachvollziehbaren Gründen hat ihn dazu bewogen. Stellte er doch auch fest, „daß bei den letzten Sitzungen des Forums konstruktive Gespräche und Ergebnisse kaum noch erzielt werden konnten.“ Das entspricht den Tatsachen. HR Dr. Liebl war einer jener Forums-Mitglieder, dessen Aussagen und Haltung spätestens im Nachhinein immer nachvollziehbar waren. Er hat sich stets bemüht, Themen aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln zu behandeln und hat auch Konflikte nicht gescheut. Mit ihm ist vor allem für die Anrainer ein wertvolles Mitglied des Forums ausgeschieden. Hätte es eine Möglichkeit gegeben, ihn zu halten, hätten wir sie ergriffen. HR Dr. Liebl trifft jedoch seine Entscheidungen immer souverän und wohlüberlegt. Wir haben ihn sehr schätzen gelernt und stehen nicht an, ihm herzlich für seine wertvolle Mitarbeit zu danken. Wir wissen, daß das Thema „Flughafen“ bei ihm auch weiterhin aktuell sein wird.

Deutsche Regierung will Flugverkehr besteuern

Der deutsche Umweltminister Trittin will Billigflieger teurer machen. Sie nehmen der Bahn, die immer teurer wird, die Kunden weg. Für die Umwelt ist dies schädlich. Daher soll der längst überfällige Abbau der Steuerbegünstigungen erfolgen. Trittin bekräftigte, die Bundesregierung wolle neben dem Vorstoß für eine EU-weit einheitliche Steuer auf Kerosin auch die Mehrwertsteuerbefreiung für Flüge in andere EU-Länder aufheben. „Es gibt keinen Grund, daß ich für Brot Mehrwertsteuer bezahlen muß, für ein Flugticket aber nicht“. Mit dieser Maßnahme sollen die Billig-Airlines eingebremst werden. Diejenigen, die ein umweltfreundliches Verkehrsmittel benutzen, sollen entlastet werden. Daher soll die Bahn künftig nur noch mit dem halben Mehrwertsteuersatz belegt werden. Trittin kündigte an, daß die Regierung der Verlagerung des Verkehrs von der Schiene in die Luft mit dem Abbau von Steuersubventionen für den Flugverkehr entgegenwirken will.

Wir hoffen, daß den Worten endlich Taten folgen. Diskutiert wurde über die ungerechtfertigten Steuerprivilegien schon viel zu lange.

Impressum: Herausgeber und Medieninhaber: Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens.

Bankverbindung: Konto-Nummer 66810-063-492 bei der Bank für Arbeit und Wirtschaft, BLZ. 14000

Kontaktadresse: W. Winkler, A-6020 Innsbruck, Hörtnaglstraße 1

Kontakttelefon: H. Auer, 0512/935338