

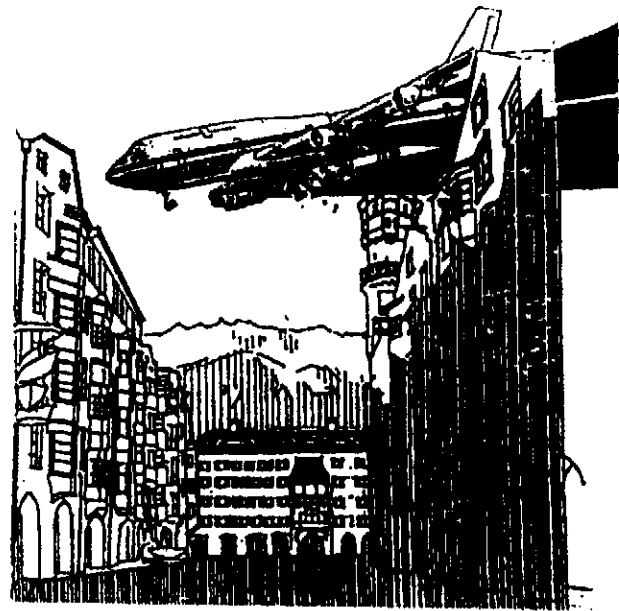
Sponsoring: Post
Verlagspostamt 6020
Postgebühr bar bezahlt
Jahresabonnement € 7,-
GZ 02Z030291 S

NR. 74 INFORMATION 2/2007

Verein

Schutzgemeinschaft

**Zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens**



Es reicht !

Die AnrainervertreterInnen im Flughafen-Umwelt-Forum setzen die Zusammenarbeit mit dem Flughafen aus

In den frühen 80er-Jahren haben sich Menschen in und um Innsbruck zusammen getan, damit für die hier lebende Bevölkerung ein akzeptables Maß an Flugverkehr nicht überschritten wird. Auch der Lärm der alten Maschinen war unerträglich. Die „Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens“ begann zu wachsen. Andererseits musste man schnell erkennen, dass hier eine Wirtschaftslobby am Werk ist, die ziemlich gnadenlos vorgeht. Das ist kein Innsbrucker Phänomen, das ist weltweit so. Und weltweit gibt es an den Flughäfen Bürgergemeinschaften, die ihr Recht auf Lebensqualität einfordern.

In Innsbruck gab es 1995 einen Wechsel in der Geschäftsführung des Flughafens: Mag. Reinhold Falch wurde Chef der Tiroler Flughafen-Betriebsges.m.b.H. **Das Flughafen-Umwelt-Forum (FLUF) wurde gegründet**

Die erste Ernüchterung folgte prompt: Es ging um **unrichtige Lärmanalysen** :

Die Anrainervertreter im FLUF deckten dies auf und verlangten eine Erklärung, die vom Ersteller der Analyse, Ing. Jell, so lautete: „*Das Papier ist ausgegangen, der Kopierer hat das Papier gefressen*“! Eine Korrektur ist trotz Aufforderung nie erfolgt. Logische Konsequenz: Die Anrainervertreter setzten die Zusammenarbeit aus.

Dennoch wurde ein neuerlicher Versuch einer Zusammenarbeit unternommen. Ab 1997 übernahmen LRin Lichtenberger und VBM Sprenger – beide für das Umweltressort zuständig – über Ersuchen der Anrainervertreter alternierend den Vorsitz im Flughafen-Umwelt-Forum. Im FLUF sind **seither je 3 Vertreter von Stadt, Land, Flughafen und Anrainern vertreten.**

Bei diesen Sitzungen wurden zahlreiche Themen behandelt:

Die oft exorbitanten Betriebszeitenüberschreitungen, der Probelaufstand mit besonders lauten Probelaufen - auch in der Nacht, der Bodenlärm, die Sportflieger, besonders laute Maschinen, Pilotenschulungen, der Masterplan, die Innverlegung, der Lärmkataster, Lärmabhängige Gebühren, Tiefflüge – also ein ganz breites Spektrum von Problemen, für die es Lösungen braucht.

2005 erfolgte dann der offene Versuch, Frau Auer, Anrainervertreterin im Flughafen-Umweltforum, mundtot zu machen. Einige dem Flughafen nahe stehende Personen, u.a. der Chef von Austro Control, Ernst Wieser, ließen durch Ihren Anwalt Frau Auer eine Klagsandrohung übermitteln, für den Fall, dass sie es nicht unterlasse, sich Anrainervertreterin zu nennen. Auch Dir. Falch erklärte in diesem Zusammenhang öffentlich, dass er nicht wisse, ob Frau Auer dazu legitimiert sei – und dies nach fast 10 Jahren „Zusammenarbeit“ im Flughafen-Umwelt-Forum!

VBM Sprenger hatte sich um einen Ausgleich der Interessen bemüht und auch erkannt, dass der Flughafen ein umweltrelevanter Betrieb ist. Er hat im Gemeinderat einen Antrag auf Lärmschutz für Flughafenanrainer gestellt, der einstimmig angenommen wurde. Im Herbst 2006 übergab VBM Sprenger den Vorsitz an StR Peer.

Die letzte Sitzung des Flughafen-Umwelt-Forums am 15.5.2007 hat dann ganz klar gezeigt, dass der Innsbrucker Flughafen nicht die geringste Absicht hat, ernsthaft Verbesserungen für die vom Flugbetrieb betroffenen Menschen in und um Innsbruck gemeinsam mit der Bevölkerung zu erarbeiten. Das Land interessiert sich seit dem Ausscheiden von LRin Lichtenberger und HR Liebl für dieses Thema nicht mehr. In der heutigen Situation

nicht weiter verwunderlich, ist doch die Gattin des zuständigen Landesrates DI Hans Lindberger für die Bauagenden am Flughafen zuständig.

Triebwerkslaufstand

Da im Innsbrucker Probelaufstand – nicht wie bei der Errichtung als Hilfsbetrieb für Tyrolean Airways angesucht und bewilligt – auch von anderen Airlines Probelläufe durchgeführt werden, war die Frage der Anrainervertreter nach den Bescheiden und Bewilligungen nur logisch und legitim. Der Flughafen lehnt die Zurverfügungstellung unter Berufung auf den Datenschutz ab. Dir. Falch empfahl uns, dass wir uns auf das Umweltinformationsgesetz berufen könnten, dann bekämen wir vom Ministerium alle Bescheide. Das wissen wir auch ohne Dir. Falch. Dieser Hinweis läßt jedoch eine Zusammenarbeit vermissen. Flughafenbetriebsleiter Pernetta setzte da noch eins drauf, indem er meinte, dass die Probelläufe dann halt auf der Rollbahn oder sonst wo gemacht würden. **Genau er muss wissen, dass Probelläufe bei Tag und Nacht per ministeriellem Bescheid außerhalb des Probelaufstandes verboten sind.**

Lärmabhängige Gebühren

Diese waren ursprünglich aufgrund falscher Datenverarbeitung wieder vom Salzburger Lärmtechniker Ing. Jell erstellt worden. Die Anrainervertreter erkannten dies, der Flughafen hat es angeblich nicht bemerkt. Dass der Flughafen nicht den Empfehlungen der Experten der Universität Innsbruck folgt, die die Erarbeitung eines Innsbrucker Modells vorschlugen, sondern jetzt das ursprünglich als Übergang verwendete Zürcher Modell als Innsbrucker Modell verkauft, zeigt, wie man mit derlei Dingen umgeht.

Schallschutzmaßnahmen

Ein Schlag ins Gesicht der Betroffenen ist die prinzipielle Ablehnung des Flughafens gegenüber Schallschutzmaßnahmen. **Am Innsbrucker Flughafen gibt es kein Lärmproblem, daher braucht man sie nicht** – meint er. Unter Berufung auf das Umgebungslärmschutzgesetz, bei dessen Festlegungen der Grenzwerte und anderer Vorgaben die Flughäfen massiv mitgewirkt haben, wird man vor 2012 gar nichts tun. Dann wird man weiter sehen. Dass weltweit, aber auch in Österreich, Flughäfen schon längst Lärmschutzmaßnahmen finanzieren, interessiert den Innsbrucker Flughafen nicht. Er ist nicht bereit, freiwillig und von sich aus etwas für die Betroffenen zu tun. **Dabei würden nach Expertenaussage 3% des Jahresumsatzes des Innsbrucker Flughafens für die Finanzierung von bauseitigem Lärmschutz ausreichen.**

Und dann folgte am 15.5.2007 noch der Gipfel der Unverfrorenheit, direkt aus dem Munde von Dir. Falch: „**Wenn Ihnen etwas nicht richtig vorkommt, dann machen Sie doch eine Anzeige. Das kostet halt was**“. Das Flughafen-Umwelt-Forum in allen möglichen Veröffentlichungen (auch in der Umwelt-Erklärung gemäß EMAS) anzuführen, und dann bei Fragen den Anrainervertretern im FLUF zu Anzeigen zu raten, ist eine Ungeheuerlichkeit und kommt einer Benützung des Forums als Deckmantel gleich.

Diese Aussage und das Verhalten der Flughafen-Vertreter in mehr als 10 Jahren intensivster Bemühungen und sehr oft zeitaufwändiger Arbeit seitens der Anrainervertreter im Flughafen-Umwelt-Forum und einiger engagierter Politiker lässt eine weitere Beteiligung der Anrainervertreter im FLUF derzeit nicht zu. Wir haben ausschließlich die Interessen der von den Auswirkungen des Flugverkehrs betroffenen Bevölkerung zu vertreten und das kann uns unter den gegebenen Umständen in der Form nicht mehr zugemutet werden. Ob sich jemals wieder irgendjemand von den betroffenen Bürgern mit dem Flughafen an einen Tisch setzen wird, steht in den Sternen.

Die „Verdienste“ des Innsbrucker Flughafens zur Reduzierung der Beeinträchtigung von Anrainern gehen rein auf die intensiven Bemühungen und die Arbeit der Schutzgemeinschaft, der Anrainervertreter im Flughafen-Umweltforum und StR. Schwarzl von den Innsbrucker Grünen zurück:

Aufkommensneutralität der Lärmabhängigen Gebühren (Presseaussendung)

Der Flughafen Innsbruck spricht von einer Vorgabe des Ministeriums, dass bei den Lärmabhängigen Gebühren nicht von der Aufkommensneutralität abgegangen werden darf.

Dem Schreiben, das der Flughafen am 8.4.2003 an die Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens geschickt hat, ist folgendes zu entnehmen: „... *Allerdings sind aufgrund dieser derzeitigen Rechtslage „Lärmtarife“ nur zur Deckung von „accounting costs“ zulässig wie z.B. Schallschutzmaßnahmen, Absiedelungen, und dürfen deshalb nicht zu einer Erhöhung der Flughafenerlöse oder der Einnahmen einer öffentlichen Körperschaft verwendet werden...*“ Es wäre ein Leichtes für den Flughafen, die eingenommenen Lärmabhängigen Gebühren statt zur Verbilligung der Landegebühren für einen Großteil der Airlines zu verwenden, zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen heranzuziehen. Somit wäre die Aufkommensneutralität wieder gewahrt.

Obwohl – wie derzeit präsentiert - der Innsbrucker Flughafen das „Zürcher Modell“ als „Innsbrucker Modell“ verwendet, sagt er nicht, dass er es nicht komplett anwendet. In Zürich besteht nämlich

keine Aufkommensneutralität. Der Überschuss aus den Lärmabhängigen Gebühren wird dort selbstverständlich für Lärmschutz verwendet.

Die Flughafen Wien AG sieht keinen Grund, für möglichen Lärmschutz zuzuwarten. Sie hat aufgrund des Mediationsverfahrens bereits 2005 so etwas wie einen „Aktionsplan“ erstellt, der rechtlich verbindlich und bereits in Umsetzung begriffen ist. Hier wurden und werden Schallschutzmaßnahmen großzügig finanziert.

Flughafen Innsbruck mit den österreichweit höchsten Zuwachsraten bei den Flugbewegungen (Presseaussendung)

Ein toller Erfolg – mit zwei Seiten. Sehr erfreulich, dass Herr Baubin, Generaldirektor der österreichischen Flugsicherung Austro Control, mit offenen Karten spielt. Die Richtigkeit seiner Aussagen, **dass der Innsbrucker Anstieg bei den Flugbewegungen Österreich-Rekord** ist, wird wohl niemand anzweifeln.

Wenn Stadträtin Schwarzl mit Recht den längst überfälligen **Lärmschutz** als eine der notwendigen Maßnahmen für die betroffenen Anrainer fordert, muß sie sich von allen möglichen, oft nicht sonderlich gut informierten, teils auch an den Problemen der Anrainer nicht interessierten (politischen) Seiten immer wieder Angriffe gefallen lassen, statt dass **mit vereinten Kräften an Verbesserungen für die Betroffenen sowohl emissionsseitig, wie auch immissionseitig gearbeitet wird.**

Wenn der Flughafen in seinem Magazin Innfo Nr. 1/2007 schreibt, dass der Flughafen Innsbruck ...mit größter Rücksichtnahme auf die Umwelt und die Anrainer betrieben wird, so sind das nicht nur leere Worte, es ist eine Brüskierung der Anrainer:

- Bei **Betriebszeitenüberschreitungen** beruft er sich auf die „Betriebspflicht“
- Beim nach Norden offenen **Triebwerkslaufstand** findet er keine technische Lösung für das Lärmproblem
- Bei den **Lärmabhängigen Gebühren** verwendet er das „Zürcher Modell“ mit einer Auflistung von Flugzeugen, die z.T. Innsbruck gar nicht anfliegen. Der Lärmschutz wäre sofort möglich. Die „Aufkommensneutralität“ könnte im Sinne von Lärmschutzmaßnahmen genutzt werden und würde nicht – wie derzeit praktiziert – **zu einer Verbilligung der meisten Landungen führen.**

Wenn es um Mißstände am Flughafen geht, findet Politik nicht statt

Auszug aus der Presseaussendung der Schutzgemeinschaft vom 6.5.2007:

...Betreffend Hubschrauber-Trainingsflüge: ...LR Lindenberger hatte uns aufgrund unserer Beschwerde wegen Hubschrauber-Trainingsflüge über Wohngebiet mit Schreiben vom 6.3.2007 mitgeteilt, dass er sich beim zuständigen Abteilungsinspektor Schlager (vermutlich der beim Absturz schwer verletzte Pilot) erkundigt hat. Diese Flüge wären angeblich notwendig, wenn Dienstzuteilungen von Piloten aus anderen Bundesländern erfolgen. Der Flugbetriebsleiter hätte Herrn LR Lindenberger zugesagt, dass von den Piloten (wenn es fliegerisch sinnvoll und möglich ist) bei Trainingsflügen andere Flugrouten ins Auge gefasst werden. Wozu hat also Landesrat Lindenberger mit dem Flugbetriebsleiter verhandelt, wenn dann doch alles ignoriert wird? Wie leicht hätte der Absturz des Hubschraubers auch über Wohngebiet erfolgen können! Warum sprechen da nicht die Stadtpolitiker ein ernstes Wort?

Zahl der Flüge verdoppelt sich (Salzburger Nachrichten vom 29.3.2007)

Von neun auf über 18 Millionen. Diskussion um die Flugsicherheit. Am Himmel über Europa wird es zunehmend eng. Gerhard Stadler von Eurocontrol: „... Die Zuwächse gehen vor allem auf das Konto der Billigflieger...Die Entwicklung bringt nicht nur in Bezug auf den Klimaschutz Probleme mit sich. Laut EU-Vorgabe müssen beim Ausstoß von CO₂ im Bereich Verkehr bis 2020 die Werte von 1991 erreicht werden. ... Das heißt bezogen auf den Flugverkehr 120 % weniger Ausstoß als heute. Es scheint nicht realistisch, dass wir das schaffen.“ Allein ein Flug aus Europa zu den Malediven verursacht eine CO₂-Menge von 120 Tonnen. Ein weiteres aus dem enormen Flugwachstum resultierendes Problem ist die drohende Abnahme der Flugsicherheit.

Der Flugverkehr hebt ab (aus Salzburger Nachrichten vom 16.6.2007)

Trotz Debatten über den Klimaschutz nimmt der Flugverkehr in Österreich ungebremst zu. ...VCÖ-Expertin Ulla Rasmussen sieht in der ungebremsten Entwicklung sehr negative Auswirkungen auf den Klimaschutz. Im Vorjahr habe der Flugverkehr in Österreich 2,14 Mill. Tonnen CO₂ verursacht. „Da Treibhausgase in Flughöhe aggressiver wirken, entspricht dies der Auswirkung von rund 5,7 Millionen Tonnen CO₂ aus dem Straßenverkehr.“ Der VCÖ drängt auf eine EU-weite Einführung einer Kerosinsteuer. In Österreich müsse für Flugbenzin die Befreiung von der Mineralölsteuer aufgehoben werden. ... **Alte Forderungen, aber keine Taten seitens der Politik!**

Wie es im Innsbrucker Gemeinderat zugeht

Zu mitternächtlicher Stunde wurde im Gemeinderat vom 28.6.07 das grüne Flughafenpaket behandelt. Dieses bestand aus folgenden Punkten:

Ausbau eines Innsbrucker Modells für lärmabhängige Gebühren

Richtlinien für Lärmschutzfenster

Veröffentlichung der Messdaten auf der Homepage der Stadt Innsbruck, analog zu Salzburg

Nach ausführlichen Erläuterungen durch StRin Schwarzl - auch anhand von Diagrammen über die Entwicklung der Flugbewegungen seit 1989 sowie über das Missverhältnis zwischen tatsächlichen lauten Flügen und pönalisierten (also mit lärmabhängigen Gebühren belegten Flügen) - kam es zu einer teils heftigen Debatte. **ÖVP-Vizebm. Sprenger** musste zwar zugestehen, dass die Lärmstruktur in Zürich eine andere ist als in Innsbruck, dass man mit Lärmschutzmaßnahmen nicht bis zu den Umsetzungsfristen des Bundesumgebungs-Lärmschutzgesetzes (2012/13) warten solle und dass beim Fluglärm wirklich die Lärmspitzen und nicht der Dauerschallpegel ausschlaggebend seien, **ortete aber dennoch derzeit keinen weiteren Handlungsbedarf**. **FI-GR Haller** vertrat die altbekannte Haltung des Flughafens. Zu den von den Grünen kritisierten häufigen hohen Lärmmesswerten bei der Messstelle Ursulinen meinte er, dass diese Messstelle halt einzigartig in Österreich so nahe am Flughafen situiert sei. Das veranlasste StRin Schwarzl zur Replik, dass nicht die Lärmmessanlage so nahe am Flughafen, sondern der Flughafen so nahe am Wohngebiet liege!

Bemerkenswert die Aussage von **SPÖ-Umwelt-StR Peer**, der sich nicht in den "Wissenswettstreit" einmischen wollte (vielleicht auch nicht konnte) und die Ablehnung der Anträge damit begründete, dass es sich dabei um Aktionismus handle.

Der liberale GR Kogler wehrte sich heftig gegen die Veröffentlichung der Fluglärmkarten auf der Homepage der Stadt Innsbruck - Begründung: Datenschutz!!

Der Antrag der Grünen, das ganze Flughafenpaket dem Umweltausschuss zur Beratung zuzuweisen wurde letztlich von allen anderen Fraktionen **abgelehnt**, wobei sich der zu diesem Zeitpunkt den Vorsitz führende **Vizebm. Platzgummer** noch auf das Niveau von Rudi Federspiel begab, indem er per Zwischenruf das Grüne Engagement in Sachen Fluglärm mit der Situierung des Wohnhauses von Familie Schwarzl in Zusammenhang brachte.

Schade um die vergebene Chance, sich anhand fundierter und kompetenter Recherchen im Umweltausschuss wirklich ernsthaft mit einem gedeihlicheren Nebeneinander von Flughafen und Wohnbevölkerung auseinander zu setzen.

In eigener Sache

Nachdem es der Schutzgemeinschaft in Zusammenarbeit mit engagierten Bürgern und Bürgerinnen und den Innsbrucker Grünen gelungen ist, die angeblich einzig mögliche große Variante der Innverlegung zu verhindern und damit die vom Flughafen vorgesehene unnötige Vernichtung von Steuergeld zu vermeiden, kam es im Zuge des abgeänderten Antrages des Flughafens um eine Pistenvorfeldverlängerung inklusiver kleinerer Innverlegung (Variante „light“) zu einem Ediktalverfahren, bei dem alle Eigentümer von Liegenschaften in der Sicherheitszone des Innsbrucker Flughafens Parteistellung hatten. Bei dieser Verhandlung wurden unter der Federführung der Schutzgemeinschaft zahlreiche Einsprüche und Einwände vorgebracht. Die dafür erforderlichen Kosten für die juristische Vertretung und Unterstützung wurden von der Schutzgemeinschaft und vom Bürgerinitiativenfonds der Grünen übernommen.

Dieses Verfahren endete, wie befürchtet, seitens des Ministeriums so, dass diese Vorfelderweiterung gemäß dem Antrag des Flughafens notwendig und rechtmäßig sei. Als letzte juristische Möglichkeit blieb nur der Gang zum OGH, der auch von der Schutzgemeinschaft im Namen einzelner Anrainer angerufen wurde. Ein derartiger Schritt bedingt jedoch zwingend eine juristische Vertretung. Der Versuch wurde unternommen, jedoch wurde vom OGH diese Beschwerde formal abgelehnt, sodass nunmehr der Bescheid für die Vorfeldervergrößerung und Innverlegung rechtskräftig ist. Die eigenen Kosten und auch anteilige Kosten für den Flughafen mussten von der Schutzgemeinschaft übernommen werden. Für dieses ganze Verfahren haben wir sehr viel Geld aufgewendet.

Wir erlauben uns daher die Bitte an alle Mitglieder und Sympathisanten der Schutzgemeinschaft um einen finanziellen Beitrag zur Abdeckung dieser einmalig angefallenen Kosten und danken im Vorhinein für Ihr Verständnis. (Kontonummer 66810-063-492 bei der BAWAG Innsbruck, BLZ 14000)

Impressum: Herausgeber und Medieninhaber:

Verein Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens.

Kontaktadressen: H. Raich, Karl-Innerebner-Str. 54, 6020 Innsbruck, Tel. 0512/272464, E-Mail: hilde.raich@utanet.at

W. Winkler, A-6020 Innsbruck, Hörtnaglstraße 1, 6020 Innsbruck, E-Mail: w.winkler@tirol.com