



## AIA Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport

INFORMATION 2/2013

Ausgabe Nr.20

### Der Flughafen jubelt, die Anrainer nicht

24. April 2013  
Tag gegen den Lärm

Viktor Weichbold, Dozent an der Klinik für Hör- und Sprachstörungen brachte es auf den Punkt:

„Innsbruck ist eine Lärmhöhle. Lärmvermeidung ist hier ein Fremdwort. Was zählt ist Lärmschutz - im buchstäblichen Sinn des Wortes.

Flugzeuge, Autobahnabfahrten, Open-Air-Events, Bergfeuerwerke - alles, was Krach macht, hat hier Narrenfreiheit.

Der Stadt fehlt jede Sensibilität für den Wert der Stille. Das Bedürfnis nach Ruhe, Schlaf, akustischer Destimulierung gilt als störrischer Fehler der menschlichen Natur. Auf diesem Hintergrund versteht man Trakls Worte von der brutalsten und gemeinsten Stadt, die auf dieser Welt existiert.

Die Veröffentlichungsintervalle von Jubelmeldungen zu den Betriebsergebnissen des Innsbrucker Flughafens werden immer kürzer, doch der Inhalt ist der gleiche: Erhöhung der Flugbewegungen, noch größere Steigerung der Passagierzahlen - bedeutet, die Taschen des Flughafens füllen sich immer mehr.

Man könnte doch meinen, dies müsste dazu führen, dass man endlich einen passiven Lärmschutz für die Anrainer in Angriff nimmt. Die Aussage von Flughafendirektor Falch: „Lärmschutz bedeutet den Ruin des Flughafens“, kann wohl nicht mehr stimmen. Weit gefehlt. Es ist Stillstand eingetreten zu diesem Thema. Auch von dem zu installierenden Flughafen-Beirat hört man nichts mehr. Man wartet ab und sitzt aus, so wie bisher - hat ja bestens funktioniert! Es gibt zwar seit kurzem im Internet eine Karte zur Fluglärmbelastung in Innsbruck, doch die dazu zu

erstellenden Aktionspläne noch nicht. Erwartungsgemäß wird man hier die von der EU vorgegebene Frist vom 18.7.2013 voll ausschöpfen und sich sicher genau am Gesetzestext mit für Flughäfen extra erhöhten Lärmpegeln von 65 dB Dauerschallpegel am Tag und 55 dB nachts orientieren. Dass 65 Dezibel längst



gesundheitschädlich sind und sich die Tagesbelastung schon mit der wechselnden Windrichtung und damit auch der Start- und Landerichtung ändert, bildet die Karte genauso wenig ab wie die Tatsache, dass der Dauerschallpegel die eigentlichen Lärmspitzen vertuscht.

Die Tiroler Politik wird dies sicher gern annehmen, denkt man nur an die fast Kabarett reife Aussage des seinerzeitigen Umweltsenators Lindenberger: „Wenn die Grenzwerte

für Luft und Lärm nicht eingehalten werden können, muss man sie eben hinauf setzen.“

Lindenberger, der dieser Tage im Radio wirbt, was er alles „fair“ ändern will. Auf so eine „Fairänderung“ können wir gerne verzichten. Sie zeigt jedoch ganz klar, dass für gar manchen Politiker die Interessen der

Wirtschaft weit wichtiger sind als die Gesundheit der Bevölkerung.

Wir lesen auch, dass das großartige Ergebnis des Flughafens

die Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Paula Stecher sehr stolz macht. Wir lesen aber nicht, dass man stolz darauf ist, einen Lärmschutzfonds für die geplagten Anrainer eingerichtet zu haben - weil man gar nicht die Absicht hat, etwas für die Anrainer zu tun.

**Wird sich der Flughafen jemals seiner Verantwortung gegenüber bewusst, die seine Gewinne mit ihrer Lebensqualität und Gesundheit mitbezahlen?**

## Alternativen zum expansiven Flugverkehr

**Eine Verlagerung des Flugverkehrs auf die Schiene besonders im innerstaatlichen Flugverkehr sollte massiv angegangen werden. Gerade in Österreich drängt sich dies förmlich auf. Der Zeitaufwand für die Strecke Innsbruck-Wien mit dem Zug deckt sich, bzw. ist oft geringer als der Flughafentransfer und Flug dorthin.**

**Immer mehr Menschen leiden unter der Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität und Gesundheit durch den Flugverkehr.**

Dies betrifft nicht nur den Fluglärm, dessen negative Auswirkungen durch unzählige Studien belegt sind. Weit weniger bekannt – und auch untersucht – sind die gesundheitlichen Belastungen für die Bevölkerung im Umfeld der Airports. Beim Verbrennen von Kerosin kommt es zur Bil-

dung von Stickoxiden, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Ruß-Partikel – Schadstoffe, die u.a. krebs-erregend sind.

Der anwachsende Flugverkehr leistet aber auch einen wesentlichen und schnell steigenden Beitrag zur Erwärmung der Erdatmosphäre und zur Klimaänderung.

Da der Flugverkehr die am schnellsten wachsende motorisierte Verkehrsform darstellt, vergrößert sich

der Anteil, den der Flugverkehr zum Treibhauseffekt beisteuert, kontinuierlich. Im Zeitraum 1995 bis 2010 haben die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flugverkehrs um 70 Prozent zugenommen.

**Dabei spielt eine besondere Rolle, dass das in großer Höhe ausgestoßene Kohlendioxid um ein Vielfaches klimaschädlicher ist, als die gleiche CO<sub>2</sub>-Emission in Bodennähe.**

## Begünstigungen im Flugverkehr sind abzuschaffen

**Flugverkehr wird auf unterschiedlichen Ebenen durch den Einsatz von Steuergeldern oder durch Begünstigung gefördert.**

Für den Bau und Ausbau, sowie den Unterhalt von Flughäfen werden öffentliche Gelder bereitgestellt. Die großen Flugzeugbauer und Projekte wie der

A380 von Airbus oder der Dreamliner von Boeing werden massiv steuerlich subventioniert.

Im Unterschied zu Benzin, Diesel, oder Strom wird Kerosin nirgendwo besteuert.

Ein erheblicher Teil des Booms der Fliegerei, insbesondere der Billigfluggesellschaften, ist ein Ergeb-

nis dieser Förderungen durch die Politik. Auch dass eine weitere Verdopplung der weltweiten Flugbewegungen im Zeitraum 2010 bis 2025 erreicht werden soll, hängt damit zusammen und mit der Tatsache, dass die externen Kosten des Flugverkehrs der Allgemeinheit aufgebürdet werden.

**Kostenwahrheit durch Beendigung jeglicher Subventionierung und Bevorzugung des Flugverkehrs, stattdessen die Anrechnung sämtlicher externen Kosten in die realen Ticket- und Transportpreise ist endlich einzuführen**

## Gelegenheit macht Flüge

**Die durchschnittliche »Jahres-Flugleistung« eines Menschen in Westeuropa liegt bei 2.200 km und diejenige US-Bürgers bei 4.300 km und ist auf Weltebene weder vorstell- noch durchführbar. Doch die großen Luftverkehrsunternehmen zielen mit Macht und auch mit entsprechendem Druck auf die Politik genau darauf hin – mit nicht zu verantwortbaren Folgen für Klima, Umwelt und Menschen. Gar nicht zu sprechen vom Sicherheitsaspekt, denn ein immer voller werdender Luftraum birgt auch mehr Risiken.**

Die relativ niedrigen und über längere Zeit gesunkenen Kosten des Flugverkehrs tragen zur Bildung von neuen Konsummustern und zu einem Lifestyle bei, die enorm ressourcenaufwändig sind. Preiswerte Kurztrips in oft Tausende Kilometer entfernte Großstädte zum Preis eines Mittagessens werden aggressiv beworben und wecken ein Konsumbedürfnis, das so nie entstanden wäre. Dies trägt dazu bei, dass jedes Gefühl für die reale Umweltbelastung, die mit dem Flugverkehr verbunden ist, verschwindet.

In diesem Zusammenhang spielt auch die massive Zunahme von reinen Fracht-

flügen (Aircargo) eine große Rolle: Äpfel aus Südafrika, die preiswerter sind als regionales Obst, oder in Asien gefertigte Kleidung im halbjährlich wechselndem Modezyklus sind Ausdruck dieses Konsummodells.

Auch der Businessverkehr, den der flexible Einsatz von Führungskräften vor allem transnationaler Unternehmen hervorbringt und die Möglichkeit, mit dem privaten oder Firmenjet schnell ein Urlaubsziel oder einen Besprechungstermin in einer sonst nicht ausgesuchten Entfernung zu erreichen, prägt diese nicht-nachhaltigen Lebensstile. Die anhaltenden und stei-

genden Proteste gegen Fluglärm und gegen den Ausbau von Flughäfen sind Ausdruck gesellschaftlicher Vernunft gegen den Wachstumswahn beim Flugverkehr. Sie sind wichtig und notwendig, um einen Paradigmenwechsel bei der (Flug)Verkehrspolitik anzustoßen. Eine verantwortliche, auf Nachhaltigkeit und Solidarität abzielende Politik muss auf die problematische Entwicklung des Flugverkehrs reagieren und gegensteuern. Dafür engagieren wir uns.

**Eine Wende in der Flugverkehrspolitik ist nicht nur anzudenken sondern auch herbei zu führen. Sie ist unerlässlich!**

## Flughafen Wien - Unterlassung der UVP war rechtswidrig.

**Die Ausbauten der Flughafen Wien AG seit 1996 (einschließlich Skylink) wurden in Verletzung anzuwendender Umweltschutzvorschriften vorgenommen.**

Zu diesem Schluss kommt das Europäische Parlament in seiner EntschlieÙung vom 12. März 2013.

Sie bedeutet einen moralischen Sieg für die Beschwerdeführer, ändert jedoch nichts daran, dass sich der Flughafen mit der Schaffung von rechtswidrigen Tatsachen durchgesetzt hat.

**Den Beschwerdeführern wurde Recht gegeben, die Rechtsbrecher haben bekommen, was sie wollten,** konkret Kapazitäten von weit mehr als 70.000 Flugbewegungen pro Jahr (ergibt im Schnitt

mehr als 200 Flugbewegungen pro Tag).

**"Ich stelle Österreich als Rechtsstaat in Frage,"** sagt Rechtsanwältin Susanne Heger, deren Kanzlei das EU-Beschwerdeverfahren geführt hat. "Der Flughafen agiert de facto unkontrolliert und außerhalb der Gesetze, seine Aktionäre Wien und Niederösterreich ebnen ihm jeden noch so Umwelt schädigenden Weg."

**Ein kurzer Rückblick:** Zahlreiche Bürgerinitiativen rund um den Flughafen Wien haben Ende 2006 eine Beschwerde an die EU-Kommission gerichtet, da der Flughafen umfangreiche Ausbauten ohne Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen hat. Die Kommission gab den Beschwerdeführern recht,

setzte jedoch - aufgrund massiver Intervention der europäischen Luftfahrtlobby - keine Maßnahmen, um den Rechtsbruch zu sanktionieren. Sie gab sich mit einer rechtsgrundlosen "ex-post UVP" zufrieden, die kaum mehr als ein Bericht des Flughafens über seine Ausbauten war. Auf Betreiben der Beschwerdeführer schaltete sich der EU-Ombudsmann ein, der grobe Rechtsverstöße feststellte und einen Bericht an den Petitionsausschuss des Europäischen Parlaments richtete.

**Wie schwerwiegend die Rechtsverstöße sind, lässt sich daran ermes sen, dass der EU-Ombudsmann in 16,5 Jahren dem Europäischen Parlament lediglich 18 Sonderberichte vorgelegt hat.**

*Diese zwei Beispiele zeigen - sicher nur als Gipfel des Eisberges - , wie in Österreich gemauschelt wird.*

*Man verstößt bewusst gegen Gesetze oder sie werden einfach ignoriert, ohne jegliche Folgen für die Rechtsbrecher. Ja, man holt sich sogar das OK der Politik, indem man ein Procedere erfindet, das, außerhalb jeder Rechtsgrundlage, diese Verstöße bereinigt.*

*Die Kosten der Verfahren und Verurteilungen beim Europäischen Gerichtshof spielen keine Rolle. Es bezahlt ja der österreichische Steuerzahler.*

## Niederlage für Flughafen Salzburg:

### Airport hätte Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen müssen

Jubel bei den Anrainern des Flughafens Salzburg in Salzburg und Bayern: Ein neues Erkenntnis des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) in Luxemburg kam zu dem Schluss, dass der Airport für seine Ausbauten in den vergangenen Jahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) hätte durchführen müssen.

**Die österreichischen Gesetze für die Erweiterung von Flughäfen würden gegen das Unionsrecht verstoßen, stellte das Gericht fest.**

Für den Salzburger Airport könnte das massive Auswirkungen haben. Denn schon 2002 hatte man die Errichtung des Terminals 2 beantragt - und dabei ver-

zichtete die Behörde auf eine strenge UVP. Auch als man im Jahr 2004 um die Errichtung von Hangars und Gerätehallen ansuchte, erfolgte keine Umweltprüfung.

Die Begründung der Behörden: Eine UVP ist nur dann vorgesehen, wenn durch ein Projekt ein Anstieg auf mehr als 20.000 Flugbewegungen zu erwarten sein - was beim Flughafen Salzburg nicht der Fall sei. Genau diese österreichische Regelung widerspreche dem EU-Recht, urteilten nun die Richter in Luxemburg. Denn sonst wären kleine Flughäfen praktisch nie UVP-pflichtig. Der Salzburger Flughafen betonte in einer Reaktion

auf das Urteil, dass aus seiner Sicht kein widerrechtlicher Betrieb des 2004 eröffneten Terminals 2 vorliege. Die Annahme, dass Baumaßnahmen unter Umgehung der UVP-Pflicht stattgefunden hätten, sei nicht richtig.

Der Salzburger Flughafen drückt natürlich auf die Tränendrüse und argumentiert mit Arbeitsplätzen und Kosten. Dass auch hier - wie bei der Flughafenlobby üblich - jedwedes Unrechtsbewusstsein fehlt, ist nicht verwunderlich. Die Salzburger Flughafen GmbH hat zwar eine Umweltverträglichkeitsprüfung angekündigt, doch die Erfahrung zeigt: Man wird es sich schon richten.

*Dieser Rechtsstreit dauerte drei Jahre und es wird sicher noch Jahre dauern, bis ein Ergebnis der jetzt angekündigten UVP vorliegt. Wie dieses ausschauen wird, kann man an der „ex-post-UVP“ am Flughafen Wien ablesen.*

*Gratulieren dürfen wir den Salzburgern zu ihrem Umweltschutzanwalt Wolfgang Wiener, der trotz schärfsten Gegenwinds aus Politik und Wirtschaft sein Amt mit Verantwortung und Rückgrat ausführt.*

## Wie sich die Bilder gleichen

**Ob es sich um Innsbruck, Salzburg, Wien oder irgend einen anderen Flughafen handelt, es passiert immer das gleiche: sobald sich die Anrainer zu Wort melden oder auch – wie vorne berichtet – Rechtsverstöße an die Öffentlichkeit gelangen, fühlen sich Industrie, Tourismuswirtschaft und selbstverständlich Geschäftsführung und Betriebsrat der Flughäfen bemüßigt, sich gegen diese „öffentlichen Anfeindungen und Anzeigen einiger weniger“ zur Wehr zu setzen.**

Sie argumentieren mit wirtschaftlichen Erfolgen und Arbeitsplätzen und vergessen natürlichen nicht, darauf hinzuweisen, dass die Eigentümer der Betriebe ja Stadt und Land sind. Die entsprechenden Pressemeldungen wirken wie kopiert, nur der Name des Flughafens wird ausgetauscht.

Die Flughafenleitungen loben von ihrem Einsatz für die Anrainer und jeder Flughafen betont seine europaweit einzigartigen Einschränkungen im Flugverkehr zur Lärminderung im Sinne der Bevölkerung. Erstaunlich, dass die

Menschen davon nichts bis wenig bemerken. Neben dieser Selbstbeweihräucherung, vergisst man natürlich nicht, darauf hinzuweisen, unter welchem Druck man durch den Wettbewerb der Flughäfen untereinander steht.

Die Politik hört offensichtlich nur: großartige Wertschöpfung, beste Betriebsergebnisse, Arbeitsplätze und wichtiges „Tor zur Welt“. Dass gerade diese Titulierung dem krampfhaften Festhalten an der Bezeichnung „Regionalflughafen“ entgegen steht, fällt offensichtlich nicht auf.

**Die Politiker knicken ein unter dem Druck von Industrie und Wirtschaft und übernehmen unreflektiert deren Aussagen von einer bewussten Zufügung von wirtschaftlichem Schaden und Arbeitsplatzgefährdung.**

**Dass es nicht zuletzt die Luftfahrtunternehmen selbst sind, bei denen eine Sicherung der Arbeitsplätze an letzter Stelle steht, zeigt beispielhaft die derzeitige Situation bei der Tyrolean.**

Wenn's um Geld geht, spielt der Mensch keine Rolle mehr.

**„Geht's der Wirtschaft gut, geht's uns allen gut“.**

Wer sind diese „alle“? Sind es jene 5%, die in Österreich 45% des Gesamtvermögens besitzen und unter deren Druck die Politiker vergessen, dass sie als Volksvertreter vor allem für die Interessen jener restlichen 95% der Bevölkerung einzustehen haben und mit ihrer Angelobung Verantwortung für die Gesundheit und Lebensqualität von 100% der Menschen übernommen haben?

Die halbherzigen Beteuerungen, dass man selbstverständlich für Lärmschutz einsteht, werden wertlos, sobald dieser etwas kostet. Sie haben längst an Glaubwürdigkeit verloren.

**Würde man nur einen Teil jener Energie, die man dafür aufwendet, die berechtigten Interessen von Flughafenanrainern zurückzuweisen, in die Installation von Lärmschutz investieren, wie schnell könnte man diese „Gegner“ als Partner gewinnen.**

## Fluglärm-Opfer bereiten Klagen gegen Airport und Land NÖ vor Bürgerinitiativen reichen Sammelklage gegen Republik und das Land NÖ ein.

**Von Hunderten Interessenten“ für eine Sammelklage gegen die Republik Österreich, das Land NÖ sowie gegen die Flughafen Wien AG berichtet Rechtsanwalt Wolfram Proksch.**

Bei einer Sitzung der 27 Bürgerinitiativen, die den Flughafen-Mediationsvertrag nicht mit unterzeichnet hatten, wurden erste Zusagen aus Liesing, aber auch aus Rauchenwarth (Bezirk Wien-Umgebung) oder Enzersdorf/Fischa (Bezirk Bruck/L.) abgegeben.

Ende Mai will man bekannt geben, wie viele Flugrouten-Anrainer sich der Sammelklage letztlich anschließen.

„Zwei Klagsführungen sind ange-dacht“, erklärt Proksch. „Zum einen gegen die Republik und das Land NÖ



auf Amtshaftung und Schadensersatz; und zum anderen aus dem Nachbarrecht gegen den Flughafen auf Unterlassung und Ausgleichszahlungen.“

Basis der Klagen ist das EuGH-Urteil zu Gunsten von Jutta Leth aus Zwölfaxing. Die Flughafen-Anrainerin fordert Schadensersatz, weil ihr Grundstück infolge permanenter Überflüge an Wert verloren habe.

Die Klage basiert auf dem Umstand, dass der Airport mehrmals erweitert wurde, ohne dass jemals eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) stattfand. Die Richter in Luxemburg sehen einen Entschädigungsanspruch,

wenn Leth nachweisen kann, dass ein Zusammenhang zwischen der nicht erfolgten UVP und der Wertminderung ihrer Liegenschaft besteht.

Impressum

**Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport**

ZVR-Zahl 875003789

p.A. Ulrike Unterleitner, Lohbachufer 15, 6020 Innsbruck,

Tel.Nr. 0699-12263546

[schutzgemeinschaft@aon.at](mailto:schutzgemeinschaft@aon.at)