

Aufgrund der Gemeinderatswahlen haben wir an die Bürgermeisterkandidaten von Für Innsbruck, ÖVP, Grüne, SPÖ, und FPÖ einige Fragen in Bezug auf deren Einstellung zum Flughafen und seinen Auswirkungen auf die Bevölkerung gestellt. Nachstehend die eingegangenen Antworten.

Partei Für Innsbruck, Bürgermeisterkandidatin Christine Oppitz-Plörer:

Die Betriebszeiten des Innsbrucker Flughafens werden insbesondere während des viermonatigen Wintercharters regelmäßig überschritten. Dies führt zu Starts und Landungen in den späten Abend- und in den Nachtstunden. Welche Maßnahmen würden Sie als politische Mitverantwortliche in die Wege leiten, um derartige Betriebszeiten-Überschreitungen zu vermeiden?

Antwort: „Die von Ihnen angeführten von der „Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. (TFG)“ in begründeten Ausnahmefällen genehmigten Betriebszeitenverlängerungen werden sehr restriktiv seitens der TFG gehandhabt. Darauf besteht auch der Miteigentümer „Stadt Innsbruck“. Wie mir die TFG-Geschäftsführung mehrfach versicherte, wird bei „absichtlich knapp geplanten Flugbewegungen“ – die also regelmäßig Verlängerungen notwendig machen würden – umgehend mit der Airline Kontakt aufgenommen und ein Abstellen dieser Vorgangsweise verlangt. Im Normalfall führen diese Gespräche rasch zum Erfolg, weil die Airlines sehr darauf achten, die wertvollen Wochenend-Slots in Innsbruck nicht zu verlieren. Wie mich als Eigentümervertreterin die TFG-Geschäftsführung laufend informiert, hat sich die TFG sehr bemüht, die relativ hohe Zahl der genehmigten Betriebszeitenverlängerungen im Jahr 2017 zu verringern – was die Vergleichszahlen zu heuer auch zeigen. Und dies trotz einer erheblich schwierigeren Wettersituation in Innsbruck, aber mehrfach auch beim 70%-Marktanteil-leader Großbritannien. Mir ist es als Bürgermeisterin wichtig, dass diese restriktive Vorgangsweise auch in Zukunft so gehandhabt wird. Als Eigentümervertreterin weise ich auch darauf hin, dass der Geschäftsführer, Herr DI Marco Pernetta, bei jeder Aufsichtsratssitzung über die aktuelle Entwicklung bei den Betriebszeitenverlängerungen informiert. Seitens der Stadt Innsbruck sind hier im Aufsichtsrat GR Helmut Buchacher und Michael Carli tätig.“

Wie stehen Sie zur immer wiederkehrenden Aussage, der FH Innsbruck habe die strengsten Betriebszeiten aller österreichischen Regionalflughäfen, wenn diese durch regelmäßige Ausdehnungen und damit Überschreitungen de facto keine Wirkung haben?

Antwort: „Die Betriebszeiten in Innsbruck sind tatsächlich die mit Abstand strengsten in Österreich. Zum Beispiel dürfen Jets am Flughafen Salzburg mit ähnlichem Winterverkehr planmäßig bis 21:30 Uhr starten! Von dieser Regelung machen nachweislich etliche Airlines jedes Wochenende aber auch unter der Woche Gebrauch. So finden jedes Jahr Hunderte von Flügen zwischen 20:00 und 21:30 Uhr statt. Die strengsten Betriebszeiten zu haben ist eine Maßnahme, die auch verdeutlicht, dass sich die Eigentümer und die Geschäftsführung der TFG ihrer besonderen Verantwortung aufgrund der Lage des Flughafens inmitten eines dichten Siedlungsraumes bewusst sind! Die diesbezüglichen Bemühungen sind ja auch im jährlichen Nachhaltigkeitsbericht der TFG ersichtlich!“

Die Gewinner des Wintercharters sind bekannt. Welches konkrete Angebot würden Sie den in ihrem Lebensraum durch Lärm und Abgase des Flugverkehrs Geschädigten machen, damit sie nicht nur Verlierer sind?

Antwort: „Der Flughafen Innsbruck ist für die Innsbrucker Bevölkerung und ganz Tirol eine wichtige Destination. Der Wintercharter trägt einen wesentlichen Teil dazu bei, dass Innsbruck und Tirol als Tourismus Standort mit hohem Beschäftigungsniveau konkurrenzfähig ist. Verantwortungsvolle Wirtschafts- und Standortpolitik bedeutet auch, dass durch den wirtschaftlichen Erfolg der soziale Friede, ein gutes soziales Miteinander und Perspektiven für die Menschen gewährleistet werden. Es geht auch um den Flughafen Innsbruck als positiven Faktor für den Arbeitnehmer-, Wirtschafts- und Bildungsstandort. Und ich meine hier nicht nur die rund 1000 ArbeitnehmerInnen am Standort Flughafen Innsbruck selbst – sondern die Universität, den Kongress- und Messestandort, viele Unternehmen mit vielen Beschäftigten, die Investitionen vom Flughafen ausgehend. Hier werden wir alle als Partner weiterhin konstruktiv zusammen arbeiten. Als Eigentümervertreterin und Bürgermeisterin der Stadt Innsbruck kann ich Ihnen versichern, dass sich die Geschäftsführung, die Eigentümer Land Tirol und IKB AG, die Stadtregierungsmitglieder und die GemeinderätInnen weiterhin gemeinsam intensiv damit beschäftigen, die Auswirkungen des Betriebes des Flughafen Innsbrucks auf die AnrainerInnen so verträglich wie möglich zu gestalten. Auch wenn wirtschaftliche Erfolge erzielt werden, ist in den vergangenen Jahren schon ersichtlich geworden, dass die Verantwortlichen des Flughafens größtmögliche Rücksicht auf die in der Nähe lebenden Menschen, auf die gesamte Umwelt nehmen. Wir werden an den strengen Betriebszeiten festhalten, und auch an den seit 2004 eingeführten lärmabhängigen Landegebühren – weil diese sich bewährt haben. Hinsichtlich der Abgasbelastung ist unbestritten, dass die Flugzeuge aber auch ein Großteil der Fahrzeuge und Geräte am Flughafen noch immer fossile Brennstoffe benötigen. Deshalb hat die TFG zum Beispiel schon seit Jahren damit begonnen, sukzessive auf Elektroantrieb um zu rüsten bzw. Neugeräte und –fahrzeuge nur noch mit Elektro- oder wenigstens Hybridmotor einzukaufen. Die nach internationalen Standards berechnete CO₂-Bilanz bei den Flugzeugen ist auch im Nachhaltigkeitsbericht seit Jahren öffentlich zugänglich. Sie besagt zum Beispiel, dass die Emissionen durch den Flugverkehr bis zu einer Höhe von 1.500 Metern (das sind sämtliche Emissionen über dem Innsbrucker Stadtge-

biet) auf Jahresbasis dem C₂-Ausstoß einer Tiroler Gemeinde mit rund 1.100 Bewohnern entspricht. Der stadtnahe Flughafen ist da, das ist Realität. Es geht nicht um „Gewinner“, wie sie es formulieren. Es geht darum, das Beste aus diesen Rahmenbedingungen zu machen. Für die Anrainer – da bin ich der AIA für den kontinuierlichen konstruktiven Weg des Dialoges sehr dankbar. Ich bedanke mich hier auch stellvertretend für die TFG bei Herrn DI Pernetta.

Zwei Drittel der Flugbewegungen am Innsbrucker Flughafen fallen unter die Allgemeine Luftfahrt. Laut Eurocontrol steigen die Flugbewegungen in diesem Segment fast zweimal so schnell wie beim übrigen Luftverkehr. Gerade diese großen Privatmaschinen und Jets der Geschäftsreiseluftfahrt oder die Sportflieger mit ihrer Freizeit- und Spaßflieger- ei und die Flugschulen beeinflussen die Lebensqualität der Innsbrucker Bürger enorm. Wie wollen Sie die Anrainer des Innsbrucker Flughafens vor diesen negativen Entwicklungen schützen?

Antwort: „Bei der „Allgemeinen Luftfahrt“ ist auf die Besonderheit der Flugsportverbände auf der Nordseite hinzuweisen. Diese Vereine sind in Summe für rund 50 % der gesamten motorisierten Flugbewegungen am Flughafen Innsbruck verantwortlich. Sie nutzen dabei aber nur Kleinflugzeuge. Es werden dort im Rahmen der Nachwuchsausbildung regelmäßig junge PilotInnen ausgebildet, die später diesen Berufsweg einschlagen. Im Jahr 2017 haben die Gesamtbewegungen am Flughafen Innsbruck um 2 Prozent abgenommen. Hauptgrund dafür war gerade der starke Rückgang um 5,5 Prozent bei den Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt. Die von Ihnen angesprochenen Prognosen der Eurocontrol sind auf den Flughafen Innsbruck nur schwer anwendbar, da bei Eurocontrol überproportional auf die Entwicklung auf Großflughäfen und auch im grenzüberschreitenden Verkehr zu Staaten außerhalb der EU (wie Russland, Golfstaaten, USA usw.) eingegangen wird. Aber natürlich wird die Entwicklung am Flughafen Innsbruck genau beobachtet und gegebenenfalls eingeschritten.“

Würden Sie sich – wie es bereits an vielen europäischen Flughäfen üblich ist – auch auf dem Innsbrucker Flughafen für restriktive Betriebsbeschränkungen, zeitlich wie mengenmäßig, einsetzen?

Antwort: „Als Bürgermeisterin stehe ich dafür ein, dass die derzeit strenge und restriktive Betriebszeitenregelung aufrecht erhalten bleibt. Sowohl natürlich von manchen Seiten eine Lockerung dieser Regelung gewünscht wird, besteht meiner Meinung nach unter allen derzeit im Gemeinderat vertretenen Fraktionen Geschlossenheit, diese Betriebszeitenregelung nicht aufzuweichen. Wie erwähnt besteht der Miteigentümer „Stadt Innsbruck“ darauf, dass die in begründeten Ausnahmefällen genehmigten Betriebszeitenverlängerungen seitens der TFG weiterhin sehr restriktiv gehandhabt werden.“

Der Innsbrucker Flughafen stellt der Politik eine Summe jährlich von 200.000 Euro als Lärmschutzförderungsbeitrag zur Verfügung. Ab einem Jahresdurchschnitts-Dauerschallpegel von 60dBA werden bis 20% der Investitionskosten für Lärmschutzfenster übernommen. Der durchschnittliche Schwellenwert für die Lärmaktionsplanung der EU-Länder liegt bei Fluglärm bei 57dBA. Werden sie sich dafür einsetzen, dass wenigstens dieser Durchschnittswert auch für die Lärmschutzförderung in Innsbruck herangezogen wird?

Antwort: „..... Bei einer weiteren freiwilligen Absenkung des Grenzwertes würden außerdem in Innsbruck auch Bereiche förderungswürdig werden, in denen der Flughafen zwar eine Lärmquelle – aber eben nicht die größte Lärmquelle ist. Der europäische Vergleich kann hier nicht herangezogen werden, weil dann seitens der TFG auch z.B. durchschnittliche Betriebszeiten an europäischen Flughäfen für Innsbruck gefordert werden könnte, was wohl sicherlich nicht im Interesse der Anrainer ist – und auch nicht im Interesse der Stadt Innsbruck.“

ÖVP, Bürgermeisterkandidat Franz Gruber:

Grundsätzlich erachtet die Volkspartei die derzeitige Regelung der Betriebszeiten als sinnvoll. Allerdings müssen Betriebszeitenüberschreitungen, wie sie im heurigen sehr intensiven Ausnahmewinter leider häufiger vorgekommen sind, die absolute Ausnahme sein. Die Interessen der Anwohner sind dabei von Seiten des Flughafens genau so zu berücksichtigen und Notfalls ein Ausweichen auf einen anderen Flughafen verlangt werden. Allerdings ist dies auch immer mit großen Unannehmlichkeiten der Passagiere verbunden. Diese müssen dann in der Nacht von München oder Salzburg nach Innsbruck gebracht werden.

Wir wollen jedenfalls den Dialog der Anrainerinnen und Anrainer mit dem Flughafen verbessern und intensiv weiterführen und so auf gemeinsame akzeptable Lösungen kommen.

Zum Flughafen gehört aber nicht nur der Flugverkehr, sondern auch der Zubringerverkehr. Wir fordern deshalb von der ASFINAG eine eigene Autobahnausfahrt zum Flughafen, damit der Ziel- und Quellverkehr nicht durch die Wohngebiete geführt werden muss, sondern z.B. die Tourismusregionen im Oberland direkt über die Autobahn angebunden werden. Der private Flugverkehr und Sportfliegerei ist ebenfalls nur innerhalb der Betriebszeiten möglich. Wir setzen hier auch auf den Dialog und wollen versuchen einvernehmliche Lösungen zu finden. Auch hier gilt bei sehr starken Verkehrssteigerungen auf die Kapazität und die Grenze des Zumutbaren für Anrainerinnen und Anrainer im Besonderen Rücksicht zu nehmen.

Grüne, Bürgermeisterkandidat Georg Willi:

Die Betriebszeiten des Innsbrucker Flughafens werden insbesondere während des viermonatigen Wintercharters regelmäßig überschritten. Dies führt zu Starts und Landungen in den späten Abend- und in den Nachtstunden.

Welche Maßnahmen würden Sie als politische Mitverantwortliche in die Wege leiten, um derartige Betriebszeiten-Überschreitungen zu vermeiden?

Antwort: Die relativ strenge Betriebszeitenregelung des Innsbrucker Flughafens ist notwendig, weil es europaweit keinen anderen Flughafen gibt, der mitten im dicht besiedelten Gebiet und gleichzeitig in einer Tallage (besondere Lärm-entwicklung) liegt. Die Betriebszeiten dienen der Nachtruhe der AnrainerInnen. Ich wohne in der Anflugschneise des Flughafens (Sonnenstraße), bekomme also unmittelbar mit, was abläuft. Ich verstehe jede/n, die/der sich über Lärm in den späteren Abendstunden ärgert. Tolerierbar sind Betriebszeitenüberschreitungen nur, wenn es sich um Transplantations- und Ambulanzflüge handelt. Allerdings: Von den 95 Betriebszeitenüberschreitungen zwischen 1.1. und 30.9.2017 wurde der überwiegende Teil von Linien und Chartermaschinen verursacht.

Was gegen nicht medizinisch verursachte Betriebszeitenüberschreitungen tun?

- Slots – also Zeitfenster für Start oder Landung einer Maschine, die von der Austro Control vergeben werden – nicht so knapp an das Betriebszeitenende legen, dass eine Verspätung beim geringsten Anlass unvermeidbar ist. Auch wenn laut Auskunft des Flughafendirektors Slots am Rande der Betriebszeit nur an sehr zuverlässige Airlines vergeben werden und im Falle von Nichteinhaltung diese sofort kontaktiert werden, zeigen die Zahlen doch, dass es da Verbesserungsbedarf gibt.
- Restriktivere Genehmigungen von Betriebszeitenüberschreitungen.
- Pönalezahlungen für Airlines und allenfalls Kombination mit den ohnehin meiner Meinung nach zu überarbeitenden lärmabhängigen Landegebühen

Die Fluglinie muss entscheiden: will sie sich den Ärger der Fluggäste zuziehen, die nicht mehr nach Innsbruck hereinfliegen können? Muss sie vielleicht sogar die Übernachtung der Fluggäste an einem anderen Flughafen bezahlen? Wenn nein, wird sie Strafzahlungen als das gelindere Mittel akzeptieren, aber gleichzeitig alles tun, beim nächsten Mal innerhalb der Betriebszeiten zu landen. Die Gelder aus den Strafzahlungen sollten tunlichst dem Lärmschutz am Flughafen zufließen.

Wie stehen Sie zur immer wiederkehrenden Aussage, der FH Innsbruck habe die strengsten Betriebszeiten aller österreichischen Regionalflughäfen, wenn diese durch regelmäßige Ausdehnungen und damit Überschreitungen de facto keine Wirkung haben?

Das ist Schönsprecherei. Die strengsten Betriebszeiten nützen nichts, wenn sie Löcher haben wie ein Schweizer Käse.

Die Gewinner des Wintercharters sind bekannt.

Welches konkrete Angebot würden Sie den in ihrem Lebensraum durch Lärm und Abgase des Flugverkehrs Geschädigten machen, damit sie nicht nur Verlierer sind?

Wichtig für einen so belastenden Betrieb, wie ein Flughafen in der Stadt nun mal ist, ist die regelmäßige Information der und Kommunikation mit den AnrainerInnen. Wer weiß, was ihn/sie erwartet, kann besser damit umgehen. Diese Kommunikation hat sich mit Übernahme der Geschäftsführung durch DI Pernetta wesentlich verbessert. Dennoch kann keine noch so gute Kommunikation darüber hinwegtäuschen, dass es einfach unterschiedliche legitime Interessen gibt. Die Flughafenleitung will und soll gut wirtschaften, die AnrainerInnen, die den Flughafen ja nicht zusperren wollen, wünschen so wenig Lärm wie möglich. Damit sie nicht die Verlierer sind, bin ich stolz darauf, dass es uns Grünen mit GRin Schwarzl in der aktuellen Gemeinderatsperiode gelungen ist, Lärmschutzförderung durch den Flughafen einzuführen. Diese sollte ausgeweitet werden – siehe letzte Frage.

Zwei Drittel der Flugbewegungen am Innsbrucker Flughafen fallen unter die Allgemeine Luftfahrt. Laut Eurocontrol steigen die Flugbewegungen in diesem Segment fast zweimal so schnell wie beim übrigen Luftverkehr. Gerade diese großen Privatmaschinen und Jets der Geschäftsreiseluftfahrt oder die Sportflieger mit ihrer Freizeit- und Spaßfliegerei und die Flugschulen beeinflussen die Lebensqualität der Innsbrucker Bürger enorm.

Wie wollen Sie die Anrainer des Innsbrucker Flughafens vor diesen negativen Entwicklungen schützen? Würden Sie sich - wie es bereits an vielen europäischen Flughäfen üblich ist – auch auf dem Innsbrucker Flughafen für restriktive Betriebsbeschränkungen, zeitlich wie auch mengenmäßig, einsetzen?

Ja, es wird Aufgabe in den nächsten 6 Jahren sein, darüber einen intensiven Diskussionsprozess zwischen Eigentümern des Flughafens (Stadt/Land/IKB), Flughafen und AIA zu starten. Dabei erwarte ich mir auch neue wichtige Erkenntnisse von einer von Stadt und Land beauftragten Lärmstudie, die etwa im Frühsommer 2018 fertig sein wird. In dieser wird erstmals die kumulierte Wirkung unterschiedlichster Lärmverquellen untersucht.

Auch eine Adaptierung der lärmabhängigen Landegebühen – Orientierung am tatsächlichen Lärm – sollte beim oben erwähnten Diskussionsprozess Thema sein

Der Innsbrucker Flughafen stellt der Politik eine Summe jährlich von € 200 000.- als Lärmschutzförderungsbeitrag zur Verfügung. Ab einem Jahresdurchschnitts-Dauerschallpegel von 60 dBA werden bis 20% der Investitionskosten für Lärmschutzfenster übernommen. Der durchschnittliche Schwellenwert für die Lärmaktionsplanung der EU-Länder liegt bei Fluglärm bei 57 dBA. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass wenigstens dieser Durchschnittswert auch für die Lärmschutzförderung in Innsbruck herangezogen wird?

Antwort: Wie oben bereits erwähnt, konnten die Grünen in Zusammenarbeit mit dem Flughafen erreichen, dass es seit 1.1.2015 eine Lärmschutzförderung des Flughafens gibt.

Aktuell gelten folgende Immissionsgrenzwerte als Voraussetzung für die Förderung:

Tageszeit: Lden > 60 dB (0:00 Uhr – 24:00 Uhr), Nachtzeit: Lnight > 50 dB (22:00 Uhr – 6:00 Uhr)

Der Fördertopf besteht aus jährlich von der TFG zur Verfügung gestellten € 200.000.-, die nach dem Prinzip „first come, first serve“ vom Wohnbauförderungsreferat der Stadt gemeinsam mit anderen Förderungen abgewickelt wird. 2015 wurden für 21 Ansuchen € 34.572.- (2015 war die Anlaufphase), 2016 wurden für 7 Ansuchen € 110.221.- ausbezahlt, wobei zwei Großprojekte des Tiroler Friedenswerkes in Höhe von € 101.222.- enthalten sind.

2017 gab es nur mehr 3 Förderungsansuchen in der Gesamthöhe von € 4.821.-.

Das hängt wohl damit zusammen, dass bei den gegebenen Immissionsgrenzwerten der potenzielle BezieherInnenkreis rasch erschöpft ist. Wir haben daher bereits zum Jahreswechsel der TFG vorgeschlagen, über eine räumliche Ausdehnung – sprich niedrigere Immissionsgrenzwerte als Voraussetzung – nachzudenken. Wir wollen das in der kommenden Regierungsperiode gemeinsam mit dem Flughafen angehen.

FPÖ, Bürgermeisterkandidat Rudolf Federspiel

1. Mit der Entwicklung des Flugreisemarktes haben sich die Flugbewegungen und damit auch die Immissionswerte entsprechend erhöht. Leider hat man von der Raumordnung her nicht entsprechend reagiert und immer mehr in den räumlichen Nahbereich des Flughafens hineingebaut und –geplant. Hier besteht sicher politischer Handlungsbedarf, vor allem für die Zukunft.

2. Die Tiroler Flughafen Betriebsgesellschaft m.b.H. ist eine eigenständige Gesellschaft, in operative Entscheidungen kann die Politik daher gar nicht eingreifen. Zudem ist die Stadt Innsbruck mit einem 24,50%-Anteil nur Minderheitsgesellschafter.

Anmerkung AIA: Die Eigentumsverhältnisse bei der TFG sind 24,5% Stadt, 24,5% Land, 51% IKB. Mit 50%+1 Aktie-Anteil der Stadt an der IKB hat in Summe die Stadt die Mehrheit an der TFG.

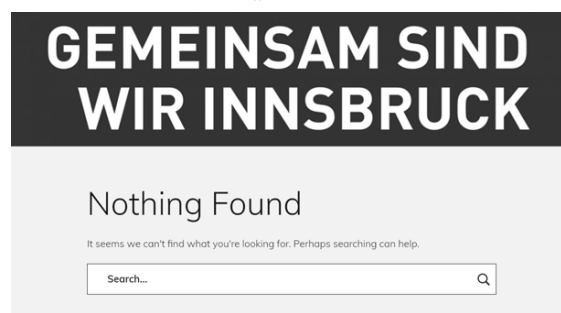
3. Die Tiroler Flughafen Betriebsgesellschaft m.b.H. ist eine der wenigen städtischen Beteiligungen, die keine Defizite erwirtschaftet. Es ist daher - angesichts der katastrophalen Entwicklung der städtischen Finanzen unter der Stadtregierung Oppitz-Plörer - überhaupt nicht daran zu denken, die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft zu bremsen oder zu gefährden. Im Hinblick auf die sog. „Spaßfliegerei“ können wir uns jedoch einen Lenkungsmechanismus im Sinne der Anrainer vorstellen.

Hinsichtlich der angeführten Schwellenwerte für die Lärmschutzförderung kann ein durchschnittlicher Schwellenwert von 55 bis 57 dB aus unserer Sicht befürwortet werden.

SPÖ, Bürgermeisterkandidatin Irene Heisz

Wir bedauern sehr, dass Frau Irene Heisz unsere Fragen unbeantwortet ließ.

Wir haben uns daher das Parteiprogramm der SPÖ Innsbruck angeschaut. Nachdem wir beim Programm „Umwelt“ - hier ging es um den Umgang mit Reststoffen - auf „Mehr zum Thema Umwelt“ geklickt hatten, haben wir folgendes gefunden:



Im Detailprogramm „Verkehr, Energie und Umwelt“ ist lediglich erwähnt, dass man eine direkte Autobahnanbindung für den Flughafen fordert. Das Thema „Lärm“ spielt im gesamten Parteiprogramm keine Rolle. Ja, es ist ruhig geworden um die SPÖ!