

NEOS, 16.09.2022:

Vielen Dank für Ihre Anfrage. Bezüglich Flughafen und Anrainerschutz können wir Ihnen folgendes mitteilen:

„Der Flughafen Innsbruck ist ein wesentlicher Bestandteil der Stadt und des ganzen Landes und wichtig für den Wirtschaftsstandort Tirol. Selbstverständlich begrüßen wir alle Maßnahmen, die Lebensqualität und Gesundheit der Menschen in Innsbruck und Umgebung schützen. Dies kann etwa durch optimierte Flug-Fenster passieren.“

ÖVP, 23.09.2022:

Die Positionen der Innsbrucker Volkspartei zum Airport Innsbruck sind hinlänglich bekannt. Zukünftig muss alles darangesetzt werden, dass der Flugbetrieb klimafitter und das Fluggerät lärmarmer wird. Wir sind optimistisch, dass diese Ziele durch neue Technologien im Triebwerksbau und im Treibstoffbereich relativ rasch erreicht werden können.

Selbstverständlich unterstützen wir die laufenden Lärmschutzmaßnahmen bei den Wohnobjekten und setzen uns hier auch für weitere Modernisierungen ein.

Wir sind jederzeit gerne bereit -wie in der Vergangenheit auch- persönliche Gespräche über konkrete Anliegen der Schutzgemeinschaft zu führen.

Danke für Ihr langjähriges Engagement für unsere Stadt!

GRÜNE, 16.09.2022:Aus dem Wahlprogramm:

Wir möchten ein Zukunftskonzept für den Flughafen Innsbruck mit allen Optionen erarbeiten. Bestehende Infrastruktur ist wertvoll, wir müssen aber prüfen, wie man diese am sinnvollsten nutzen kann.

Schreiben an AIA:

danke für Ihre Anfragen. Da es sich in der Luftfahrt weitgehend um Bundeskompetenz handelt, möchte ich als Verkehrssprecher im Parlament kurz zu Ihren Fragen Stellung beziehen. Im Wahlprogramm der Landesgrünen möchte ich zusätzlich auf zwei wesentliche Punkte was den Flughafen und Heliports betrifft auf S.85 verweisen: "Wir möchten ein Zukunftskonzept für den Flughafen Innsbruck mit allen Optionen erarbeiten. Bestehende Infrastruktur ist wertvoll, wir müssen aber prüfen, wie man diese am sinnvollsten nutzen kann. Mit Heliports wollen wir weiterhin restriktiv umgehen."

Ich möchte vorausschicken, dass das LFG als Basis für den Luftverkehr in Österreich in Verhandlung steht. Viele Vorschläge unseres Verhandlungsteams werden derzeit auf der Fachebene geprüft. Intensive Verhandlungen mit dem Koalitionspartner stehen uns bevor.

Zu berücksichtigen im Rahmen der verfassungsrechtlichen Grundrechte sind natürlich europäische Vorgaben in der Luftfahrt. Zahlreiche Richtlinien müssen sukzessive umgesetzt werden. Insbesondere bei den Flugrouten wird es zukünftig eine stärkere Beteiligung der Betroffenen und der Gemeinden geben müssen. Wir werden für anrainerfreundliche Beschränkungen jeden Spielraum nutzen. Details kann ich noch keine benennen, weil es noch keinen Entwurf gibt und die Verhandlungen mit der ÖVP noch bevorstehen. Bei jedem einzelnen Punkt braucht es das Einvernehmen zwischen den Koalitionspartnern. Durch Corona haben sich die Verhandlungen leider um ein ganzes Jahr verzögert.

Für weitgehende zeitliche Beschränkungen braucht es die Grundlage im Bundesgesetz (LFG). Vor allem in Wien gibt es zahlreiche Initiativen, die sich für Beschränkungen des Flugverkehrs in der Nacht einsetzen. Diese Bestrebungen werden von uns vollinhaltlich unterstützt.

Was die mengenmäßige Beschränkungen betrifft, würde mich interessieren, welche EU weiten Vorbilder Sie hier konkret meinen?!

Von der Bundesregierung insbesondere von Klimaschutzministerin Leonore Gewessler wird auf EU Ebene versucht Verbündete für eine Kerosinsteuer zu finden. Bis dato steht Österreich diesbezüglich ähnlich wie bei der Wegekostenrichtlinie (für LKWs) nicht auf der Seite einer notwendigen Mehrheit im Rat. Hoffnung gibt es, dass sich eine stärkere Allianz für „Antidumpingmaßnahmen gegen die Billigfliegerei“ organisiert. Hier sehe ich gute Chancen auf Veränderung.

Aus meiner verkehrspolitischen Sicht wird es wichtig sein, die Infrastruktur im Flugverkehr nicht weitere auszubauen, noch mehr Mittel in den Ausbau des Schienenverkehrs zu investieren und beim Lärm- und Anrainerschutz alle technischen Möglichkeiten zu nutzen, Lärm zu reduzieren.

Das beinhaltet natürlich auch die Umstellung auf alternative Treibstoffe. Das Beispiel LKW Verkehr in Tirol ist beispielhaft, dass mit EURO VI Motoren wesentlich Schadstoffe in unseren engen Tälern reduziert werden konnten. Das ist der Verdienst von engagierten Bürgerinnen und Bürgern, der jetzt europaweit klimaschonend Wirkung zeigt. Danke an dieser Stelle für Euren Einsatz und das ehrenamtliche Engagement.

Und trotzdem stehen wir täglich vor der Herausforderung wie wir mengenmäßig den Verkehr reduzieren können. Das gilt für den Straßen- wie den Luftverkehr.

Zur ZFBO darf ich mitteilen, dass alle Stellungnahmen im Begutachtungsverfahren derzeit vom BMK geprüft werden. Sieht man sich die geltende Rechtslage (§ 5 Abs. 2 ZFBO) an, erkennt man, dass damit eine Verbesserung im Sinne des Anrainer:innenschutzes beabsichtigt ist, da es bislang keine Einschränkung gibt: „Dem Zivilflugplatzhalter steht es frei, in anderen als den in Abs. 1 bezeichneten Fällen die Betriebszeiten vorübergehend auszudehnen, wenn die hierfür erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung stehen.“

Zur erwähnten ZFBO insbesondere §9 darf ich auf die Erläuterungen verweisen:

„Die Absätze 4, 5 und 6 betreffen die Verlängerung der Betriebszeiten und sollen den bisherigen § 5 ZFBO ersetzen. Verlängerungen der genehmigten Betriebszeiten sollen grundsätzlich restriktiv geregelt werden, da auf Dauer ausgelegte oder regelmäßig wiederkehrende Verlängerungen der Betriebszeiten durch den Zivilflugplatzhalter dem Zweck der Genehmigungspflicht, insbesondere der Gewährleistung der Sicherheit der Luftfahrt zuwiderlaufen. Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes soll mit Ausnahme von Sicherheitsfällen (Notlandungen) und Flügen im öffentlichen Interessen (z.B. Rettungsflüge) grundsätzlich nur eingeschränkt, nämlich wenn die Verlängerung aufgrund von unvermeidbaren Gründen notwendig ist und rechtzeitig angemeldet wird, zu einer Verlängerung der Betriebszeit verpflichtet sein. Neben diesen Fällen der Abs. 4 und 5 soll der Zivilflugplatzhalter nicht verpflichtet sein, einer Verlängerungsanfrage zuzustimmen. Der Zivilflugplatzhalter kann jedoch in den nicht verpflichtenden Fällen die Betriebszeiten verlängern, sofern der in Abs. 6 genannte Anteil an Gesamtflugbewegungen eines Kalenderjahres (0,7 %) nicht überschritten wird. Die bisher geltende Rechtslage (§ 5 Abs. 2 ZFBO) sieht keine Schranke der freiwilligen Ausdehnungen der Betriebszeiten vor. Im Ergebnis sollen „freiwillige“ Erweiterungen der Betriebszeiten somit nur mehr eingeschränkt zulässig sein.“

Durch Abs. 7 soll ein behördliches Monitoring der erfolgten Betriebszeitenerweiterungen eingeführt werden.“

Was ich noch erwähnen möchte. Der FH Innsbruck hat im Nutzerausschuss über sein Vorhaben, emissionsabhängige Entgelte einzuführen, informiert. Der FH Innsbruck wird der erste österreichische Flughafen sein, der solche emissionsabhängigen Entgelte einführen wird. Das ist ein Schritt in die richtige Richtung.

In diesem Sinne hoffe ich, dass wir in unseren gemeinsamen Zielen entscheidend was weiterbringen und die Wähler:innen die Notwendigkeit erkennen, dass weitere Maßnahmen drängen. Leider erkenne ich oftmals wenig Bereitschaft bei unseren Mitbewerberinnen unabhängig welche Farbe. Aus diesem Grund ist das Engagement der Zivilgesellschaft, nämlich dort hinzuschauen, wo es brennt, von unschätzbarem Wert.

SPÖ, 19.09.2022:

Wollen Sie die Anrainer des Innsbrucker Flughafens vor diesen negativen Entwicklungen schützen?

Wir als SPÖ stehen zum Innsbrucker Flughafen, der als wichtige Infrastruktureinrichtung nicht nur unseren Tourismus- und Wirtschaftsstandort belebt, sondern auch und vor allem Arbeitsplätze schafft und sichert. In diesem Sinne wollen wir, dass der Flughafen auch in Zukunft gut und sicher wirtschaften kann.

Entscheidend dafür ist, dass die Belastung der Bevölkerung durch den Flugbetrieb so gering wie möglich gehalten wird und - bei einer Überlastung - Maßnahmen zur Reduktion des Flugverkehrs ergriffen werden. Dass hier dem Linien- und Charterverkehr als allgemeinem Verkehrsmittel gegenüber den privaten Flügen ein höherer Stellenwert zukommen muss, ist für uns selbstverständlich. Reduziert wird mit uns zuerst dort, wo einige Wenige profitieren.

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?

Der Flugbetrieb muss von allen betroffenen Menschen mitgetragen werden. Insofern wollen wir langfristig eine breite gesellschaftliche Debatte darüber, wie der Innsbrucker Flughafen bestmöglich zur Weiterentwicklung unseres Tourismus und zur Stärkung unseres Wirtschaftsstandortes eingesetzt werden kann, ohne die Anrainerinnen und Anrainer übermäßig zu belasten. Aus unserer Sicht ist heute keine klare politische Linie erkennbar, wohin die buchstäbliche Reise in den kommenden Jahren für den Flughafen gehen soll. Das muss sich ändern. Erst auf der Basis dieser Zielformulierung können wir sinnvoll über Betriebszeiten und -beschränkungen sprechen.

Würden Sie sich dafür einsetzen, dass dieser Punkt 6 des § 9 der ZFBO gestrichen wird?

Die Verordnung betreffend den Betrieb von Zivilflugplätzen-Zivilflugplatzbetriebsordnung liegt im Kompetenzbereich der Bundesverwaltung. Entsprechend ist unser Handlungsspielraum als Land in dieser Causa beschränkt. Klar ist für uns, dass der bundesgesetzliche Rahmen so gestaltet sein muss, dass für den jeweiligen Standort - in unserem Fall für den Innsbrucker Flughafen - ein bestmöglicher Betrieb im Sinne der infrastrukturellen Anforderungen und der Entlastung der betroffenen Bevölkerung machbar ist.

Welche Maßnahmen kann ihre Partei für den Klima- und auch für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung anführen und ist auch bereit, diese durchzusetzen?

Für uns ist klar: Wir müssen im Bereich Klimaschutz und beim Ausbau der erneuerbaren Energien in Tirol endlich in die Gänge kommen und in allen Bereichen schnellstmöglich auf regenerative Energiequellen umstellen. Das gilt auch für den Flugverkehr und den Betrieb des Flughafens selbst. In diesem Sinne stehen wir - erstens - für eine langfristige Effizienzsteigerung des Betriebs durch klare Zielformulierungen und Entwicklungspläne und - zweitens - dafür, dass auch auf dem Flughafengelände alle Potentiale zur Erzeugung von grüner Energie erhoben und genutzt werden. Langfristig halten wir auch im Flugverkehr den Umstieg auf Wasserstoff-Antriebe für realistisch - auch wenn der Betrieb erst in 10 bis 15 Jahren zu erwarten ist. Aber auch diese Entwicklung muss Teil einer langfristigen Strategie sein.