



Dipl.Ing. Manfred Roner  
Lohbachweg A 1  
6020 Innsbruck

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 WIEN



## EINSCHREIBEN

Innsbruck, am 15.04.2024

## Aktionsplan Umgebungslärm 2024

### Flughafen Innsbruck

Entwurf für die Einbindung der Öffentlichkeit

## STELLUNGNAHME

Zum vorliegenden Entwurf für die Einbindung der Öffentlichkeit des Aktionsplanes Umgebungslärm 2024 Flughafen Innsbruck erlauben wir uns als Verein Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport AIA fristgerecht, eine Stellungnahme abzugeben.

Laut Statut des Vereins AIA ist dessen Tätigkeit nicht auf Gewinn gerichtet, unabhängig und überparteilich und bezweckt, den Schutz der Rechte und Interessen der Anrainer:innen des Flughafens, der Grundrechte auf Gesundheit, Lebensqualität und Unverletzlichkeit des Eigentums gegenüber dem Flughafenbetrieb in Innsbruck mit allen rechtlich zu Gebote stehenden Mitteln zu fördern und diesen Rechten und Interessen in der Öffentlichkeit Gehör zu verschaffen.

Lärmaktionspläne nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind von entscheidender Bedeutung, um die Lebensqualität in lärmbelasteten Gebieten zu verbessern und die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen. Innsbruck ist durch die Tallage zwischen zwei Gebirgszügen im Süden und Norden besonders von der Lärmentwicklung durch den Fluglärm betroffen.

## Anmerkungen zu den einzelnen Kapiteln des Lärmaktionsplans:

### 1. Angaben zur Modellierung, Seite 12ff

#### 1.1 Zeitliche Einteilung Tag – Abend – Nacht

Es wird im Entwurf nur der Zeitraum „Tag“ von 6 bis 19 Uhr angegeben. Es ist anzunehmen, dass für den Abend der Zeitraum 19 bis 22 Uhr und für die Nacht der Zeitraum 22 Uhr bis 6 Uhr Früh definiert wird. Damit sind die 24 Stunden pro Tag erreicht. Bei den Lärmpegeln in Tirol wird für den Abend ein Zuschlag 5 dB und für die Nacht von 10 dB berücksichtigt. Es ist anzunehmen, dass dies auch für den des Aktionsplanes gilt. Sonst wäre die zeitliche Unterteilung unnötig. Ein diesbezüglicher Hinweis im Aktionsplan wird als notwendig für das Verständnis erachtet.

#### 1.2 energieäquivalenter Dauerschallpegel

Berechnet wird ein energieäquivalenter Dauerschallpegel. Eine arithmetische Mittelung ist wegen der logarithmischen Einheit dB nicht möglich. Ein energieäquivalenter Dauerschallpegel für die Tagesbewertung ist nur begrenzt aussagekräftig. Dauerschallpegel impliziert eine dauernde Lärmentwicklung ohne Unterbrechung. Beim Flugverkehr treten je nach Tageszeit zeitlich häufigere und zeitlich seltenere Flugbewegungen auf. Je nach Aufteilung zwischen ruhiger und lauter Phase ergibt sich ein signifikanter Unterschied der jeweiligen Lärmwirkung. Je länger die Phase ohne Flugbewegung ist, umso lauter muss in der kurzen verbleibenden Zeit der Lärm auftreten, um den Dauerschallpegel zu erreichen.

Es erfolgte eine eigene Nachrechnung (dank Excel ohne Probleme machbar) unter den Annahmen:

Abend: 3 Stunden mit  $45 + 5 = 50$  dB  
Nacht: 8 Stunden mit  $40 + 5 = 50$  dB  
Dauerschallpegel: 65 dB

Der Zeitraum „Tag“ von 6 Uhr bis 19 Uhr mit der Dauer von 13 Stunden wird aufgeteilt in einen zeitlichen Abschnitt mit 55 dB und einer notwendigen Lärmbelastung für den Rest des Tagesabschnittes, um den Dauerschallpegel von 65 dB zu erreichen:

6,5 Stunden:	55 dB	6,5 Stunden:	70,49 dB
10 Stunden:	55 dB	3 Stunden:	73,77 dB
12 Stunden:	55dB	1 Stunde:	78,51 dB
12:45 Stunden:	55 dB	15 Minuten:	84,51 dB
12:57 Stunden:	55 dB	3 Minuten:	91,51 dB
12:59:30 Stunden:	55 dB	30 Sekunden:	99,29 dB
12:59:50 Stunden:	55 dB	10 Sekunden:	104,06 dB

Diese Betrachtung zeigt, dass mehrere kurze Intervalle mit lautem Knall (zB 5 x kurzer Knall mit jeweils 2 Sekunden) zum selben Dauerschallpegel 65 dB führen wie eine weniger störende dauernde Lärmquelle. Dies beschreibt aber den Störeffekt von fünf extrem lauten Knallereignissen aber nicht realitätsnah. Dasselbe gilt für einen schmerzhaften Zahnarztbesuch, der gemittelt auf den ganzen Tag ein angenehmes Gefühl der Ruhe und Geborgenheit erscheinen lässt.

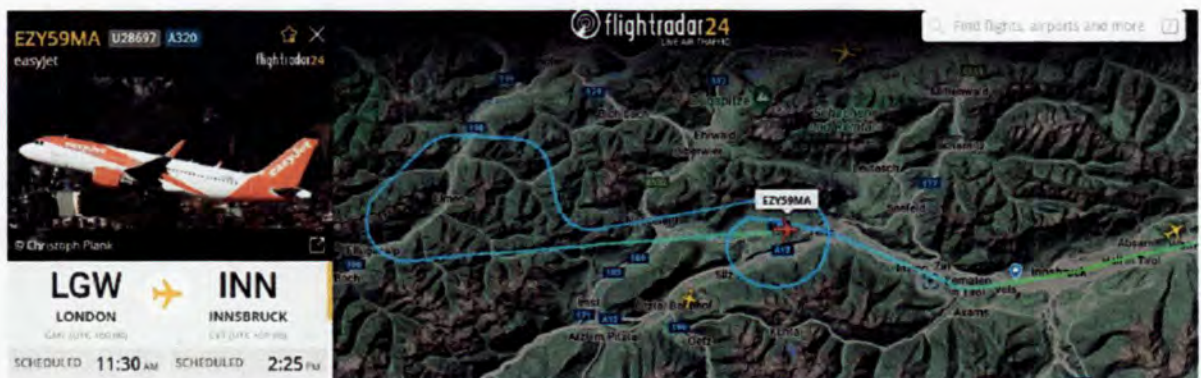
### 1.3 Mittelung über ein ganzes Jahr

Noch weniger aussagekräftig wird diese Betrachtung, wenn nicht nur über 24 Stunden energieäquivalent gemittelt wird sondern über das ganze Jahr. Auf Seite 12 steht explizit, das als Berechnungszeitraum das gesamte Jahr 2019 betrachtet wird. Bei einer Jahresbetrachtung spielen die deutlich höheren Lärmemissionen während der Wintercharter-Monate am Flughafen Innsbruck noch weniger Rolle, weil dieser Effekt durch ruhigen Frühling und Herbst im Mittel deutlich reduziert werden. In einer Pressemitteilung der Flughafenbetriebsgesellschaft wurde kürzlich mitgeteilt, dass Ende März 2024 bereits 500.000 Passagiere am Innsbrucker Flughafen gezählt wurden. Bei einem prognostizierten Jahresergebnis unter einer Million Passagiere fallen in den ersten drei Monaten mehr als die Hälfte der lärmrelevanten Flugbewegungen an.

Vereinfacht gilt, dass bei einem Viertel des Jahres mit Hälfte der Flugbewegungen eine Verdoppelung der Flugbewegungen in den ersten Monaten im Vergleich zum Jahresmittel auftritt. Eine Verdoppelung der Lärmereignisse bedeutet eine Zunahme um 3 dB. Dies wird bei der Jahresmittelung rechnerisch versteckt. Die Störwirkung ist also deutlich größer während der Zeit des Wintercharters. Das wissen alle Bewohner in Innsbruck, geht aber aus der lärmtechnischen Auswertung nicht hervor.

### 1.4 Flugbewegungen mit gescheitertem Landeversuch

Es können immer wieder Landeversuche festgestellt werden, die aber nicht zur Landung führen sondern zu einem Durchstarten und einem späteren Landeversuch. Beispielhaft sei der doppelte Landeanflug der easyJet von London am 4. Dezember 2023 bei wolkenlosem Wetter und Windstille erwähnt. Das trat im Rückblick auf den Wintercharter 2023/24 nicht nur einmal auf sondern häufig. Es ist anzunehmen, dass dieser Lärm in den Berechnungen des Dauerschallpegels nicht berücksichtigt wird, obwohl das Flugzeug sehr wohl beim Durchstarten hörbar ist.



Bei mehrfachen erfolglosen Landeversuchen erfolgte im Winter oftmals eine Umleitung solcher Flüge aus England nach München. Auch diese Flugbewegungen werden rechnerisch zwangsläufig ignoriert, weil es keinen Bezugspunkt zum Flughafen Innsbruck mit lokaler Höhendifferenz null gibt. Es sei angemerkt, dass der Flughafen Innsbruck nicht als Übungsflughafen für britische Piloten dienen darf, um die schwierigeren Landebedingungen in Innsbruck in Echtzeit erleben und üben zu können.

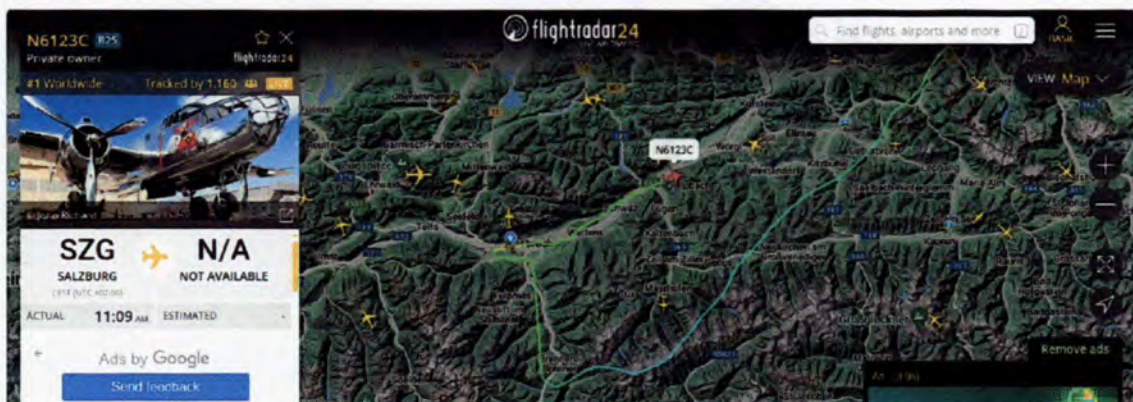
### 1.5 Flugbewegungen ohne Landeabsicht

Für die Bewohner in Innsbruck sind inzwischen auch die Flying Bulls aus Salzburg legendär geworden. Oftmals fliegen 3 derartige Maschinen von Red Bull von Salzburg bis ins Ötztal, kehren dort um und fliegen zurück nach Salzburg, wobei gerne ein Durchstarten über dem Flughafen mit Riesenkrach ergänzt wird. Auch derartige Flugbewegungen sind für die Freunde des Flughafens ein Genuss, für die lärmempfindlichen Anrainer:innen nicht.



In der Berechnung des energieäquivalenten Dauerschallpegels über das Jahr fehlen diese auch, weil keine Landung erfolgt und somit kein rechnerisch berücksichtigter Bezug zum Flughafen Innsbruck besteht.

Bemerkenswert ist, dass selbst beim Verfassen der Stellungnahme am Freitag 12. April wieder ein Flugzeug der Red Bull einen Rundflug LOWS – LOWS mit Überflug des Flughafens Innsbruck in niedriger Höhe mit anschließendem lautem Steigflug festgestellt werden musste und auf flightradar verfolgt werden konnte.



### 2. Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen, Seite 10

Diese angegebenen Schwellenwerte für den Flugverkehr von  $65 \text{ dB}_{\text{den}}$  und  $55 \text{ dB}_n$  sind also dann nicht aussagekräftig, wenn als Durchschnittszeitraum das ganze Jahr betrachtet wird.

### 3. Strengste und restriktivste Betriebszeitenregelung, Seite 22

Voller Stolz wird im Entwurf des Aktionsplanes auf die Betriebszeitenregelung am Innsbrucker Flughafen verwiesen, wonach die letzten Starts um 20 Uhr erfolgt sein müssen und die letzten Landungen um 23 Uhr. Eine Verlängerung der Betriebszeit kann laut Zivilflugplatz-Betriebsordnung über Anforderung genehmigt werden. Und muss der Regelfall an den Wochenenden im Winter eingestuft werden. In einer Anfrage der Liste Fritz im Innsbrucker Gemeinderat ergab die Anzahl der verspäteten Starts und Landungen im Jahr 2023: 70 verspätete Starts nach 20 Uhr und 58 verspätete Landungen nach 23 Uhr, siehe Bericht ORF.

## Späte Starts und Landungen als Zankapfel

Ein besonderer Kritikpunkt sind zudem Landungen und vor allem Starts spätabends. Neben den Anrainern beanstandete das auch jüngst die Liste Fritz und lieferte dazu Zahlen: Demnach habe es vergangenes Jahr insgesamt 70 Starts von Linien- und Charterflügen nach 20.00 Uhr gegeben, sowie 58 Landungen nach 23.00 Uhr, obwohl die tägliche Betriebszeit von 6.30 Uhr bis 20.00 Uhr begrenzt ist.

Verspätet eintreffende Passagiere im Bus aus Südtirol oder den Tiroler Seitentälern bewirken oftmals eine Verzögerung beim check in und eine entsprechende Verspätung beim Gepäck und Einstieg in das Flugzeug. Im heurigen Winter mit den milden Temperaturen und wenig Schnee sollte man erwarten, dass die Pünktlichkeit und Einhaltung der Abflugtermine leicht erfüllt werden kann.

Eine Auflistung der Verspätungen, in der Sprache des Flughafens als Betriebszeitenerweiterung bezeichnet, für den Jänner 2024 zeigt:

Mi	03.01.2024	20:22:27	DEP	B738	LOWI	EHAM	Amsterdam
Sa	06.01.2024	20:02:17	DEP	B738	LOWI	EGKK	London Gatwick
Sa	06.01.2024	20:07:33	DEP	B738	LOWI	EGBB	Birmingham
Sa	06.01.2024	20:18:49	DEP	E195	LOWI	EDDF	Frankfurt
Sa	06.01.2024	20:24:37	DEP	B738	LOWI	EGGD	Bristol
Sa	06.01.2024	20:34:43	DEP	B738	LOWI	EGCC	Manchester
Sa	06.01.2024	20:58:52	DEP	A320	LOWI	EGKK	London Gatwick
Di	09.01.2024	20:14:37	DEP	F2TH	LOWI	LCLK	Lamaca Zypem
So	14.01.2024	20:02:33	DEP	B738	LOWI	EHAM	Amsterdam
So	14.01.2024	20:32:41	DEP	A320	LOWI	EDDH	Hamburg
Sa	20.01.2024	20:16:28	DEP	E195	LOWI	EDDF	Frankfurt
So	21.01.2024	20:08:56	DEP	A320	LOWI	EGLL	London Heathrow
Sa	27.01.2024	20:06:14	DEP	E195	LOWI	EDDF	Frankfurt
Sa	27.01.2024	21:07:22	DEP	B38M	LOWI	EGNT	Newcastle

Das ist aber nichts Neues, sondern die kontinuierliche Fortsetzung der Vorjahre.

Feber 2023:

Mo	06.02.2023	20:45:55	DEP	B738	LOWI	EHRD	Rotterdam
Fr	07.02.2023	21:27:05	DEP	PC12	LOWI	LKPR	Prag
Sa	08.02.2023	20:05:41	DEP	B738	LOWI	EIDW	Dublin
Sa	09.02.2023	20:13:47	DEP	B738	LOWI	EGCC	Manchester
So	10.02.2023	20:52:00	DEP	A320	LOWI	EGLL	London Heathrow
Fr	11.02.2023	20:27:08	DEP	B738	LOWI	EHAM	Amsterdam
Sa	12.02.2023	20:05:53	DEP	A320	LOWI	EGLL	London Heathrow
Sa	13.02.2023	20:09:20	DEP	B738	LOWI	EGPH	Edinburgh
Sa	14.02.2023	20:18:15	DEP	B738	LOWI	EIDW	Dublin
Sa	15.02.2023	20:36:08	DEP	E195	LOWI	EDDF	Frankfurt
So	16.02.2023	20:08:36	DEP	A320	LOWI	EGLL	London Heathrow
So	17.02.2023	20:17:38	DEP	B738	LOWI	EHAM	Amsterdam

März 2022:

Sa	05.03.2022	20:14:00	DEP	B738	LOWI	EGPH
Sa	05.03.2022	20:25:27	DEP	B738	LOWI	EIDW
Sa	05.03.2022	21:04:21	DEP	B738	LOWI	EGPH
Sa	05.03.2022	21:20:29	DEP	B738	LOWI	EGCC
Sa	05.03.2022	23:11:30	ARR	A320	ESGG	LOWI
Sa	12.03.2022	20:10:29	DEP	B738	LOWI	EGCC
Sa	12.03.2022	20:21:38	DEP	B738	LOWI	EIDW
Sa	12.03.2022	20:33:27	DEP	A320	LOWI	EGLL
So	13.03.2022	20:02:22	DEP	B738	LOWI	EHAM
So	13.03.2022	20:08:01	DEP	A319	LOWI	EDDH
Sa	19.03.2022	21:06:01	DEP	B738	LOWI	EIDW
Fr	25.03.2022	20:32:08	DEP	B738	LOWI	EHAM
Sa	26.03.2022	20:01:06	DEP	B738	LOWI	EGPH
Sa	26.03.2022	20:49:49	DEP	B738	LOWI	EIDW
So	27.03.2022	20:16:43	DEP	B738	LOWI	EHAM

Damit ist allein aus der Häufigkeit und Quasi-Regelmäßigkeit erkennbar, dass es sich nicht nur um unerwartete Ereignisse handeln kann, die zu Verspätungen führen, sondern auch um ein Vorgehen in gegenseitiger Abstimmung zwischen Flughafen und Fluggesellschaften. Relevant ist, wer diese Freigabe seitens der Behörde prüft. Eine Anfrage gemäß Auskunftspflichtgesetz ans BMK ist eine Überlegung wert.

Die Vorgaben der Betriebszeit dienen nur als argumentatives Placebo, sind jedoch ohne reale Auswirkung. Dass diese zeitlichen Überschreitungen unerwartet sind, kann ausgeschlossen werden, allein, wenn man die vorgegebenen Startzeiten betrachtet. Am Sonntag 31. März, quasi zum Abschluss des heurigen Wintercharters, sind zwei Starts um 19:55 vorgesehen. Schon die kleinste Störung reicht aus, um einen verspäteten Start nach 20 Uhr hervorzurufen.

FLUGZEUG	FLUGZEUG	REISESTUFE
18:50	HV 6924	Rotterdam
18:50	OS 0902	Wien
19:10	U2 8696	London LGW
19:55	EW 7279	Hamburg
19:55	HV 6604	Amsterdam

So auch diesmal mit den zu erwartenden Starts nach 20 Uhr.

So	24. Mär. 24	20:07:25	DEP	B737	LOWI	EHAM	Amsterdam
So	31. Mär. 24	20:03:50	DEP	A319	LOWI	EDDH	Hamburg

Es wird dringend empfohlen, die Startzeiten zeitlich so weit vor der 20 Uhr Marke anzusetzen, dass nicht jede kleine Verzögerung zur Notwendigkeit einer Betriebszeitenerweiterung führt. Empfohlen ist eine zeitliche Beschränkung auf 19 Uhr.

#### 4. Vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung, Seite 23

Auf Seite 23 wird als letzte angeführte Maßnahme zur Lärminderung angegeben „Deckelung der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr an den Wintercharterwochenenden“. Bei Nachfrage bei der Stadträtin für Umwelt als Mitglied der Innsbrucker Stadtregerung wurde mitgeteilt, dass es keine diesbezügliche Vereinbarung mit der Stadt gibt.

Es handelt sich dabei offenbar um eine Vorgabe auf Basis der Slotkoordinationsverordnung 2008 SlotKV 2008 §2 (2).

### **Koordinierte und flugplanvermittelte Flughäfen**

§ 2. (1) Der Flughafen Wien wird für seine gesamte Betriebszeit zu einem koordinierten Flughafen im Sinne der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 erklärt.

(2) Der Flughafen Innsbruck wird für seine gesamte Betriebszeit an Samstagen und Sonntagen während der Winterflugplanperiode zu einem koordinierten Flughafen im Sinne der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 erklärt.

Dadurch werden gemäß SCA-Schedule Coordination Austria Limits Flugbewegungen pro Zeiteinheit vorgeschrieben, um Probleme beim organisatorischen Ablauf (Stellplätze Flugzeuge, Abfertigung, Parkplätze etc.) zu vermeiden. Es wird erwartet, dass diese Vorgaben für die Winterwochenenden explizit angegeben werden und die daraus resultierende Gesamtanzahl an Flugbewegungen an den Wochenenden. Eine derartige genau Angabe erfolgt im selben Abschnitt des Entwurfs des Aktionsplanes bei den restriktiven Betriebszeiten auf Seite 22, wo eine minutengenaue Beschreibung erfolgt.

Weshalb dieselbe Sorgfalt bei der Angabe der Deckelung nicht angewandt wird, ist unklar. Möglicherweise gibt es einen Zusammenhang mit der doch eigenartigen Abflugfestlegung mit zweimal um 19:55, 5 Minuten vor dem Ende der offiziellen Betriebszeit. Möglicherweise soll eine genaue Beschreibung der Vorgabe der (zeitlichen) Deckelung vermieden werden. Es wird dringend gefordert, diese ergänzenden Informationen im Aktionsplan Umgebungslärm Flughafen Innsbruck aufzunehmen.

Eine unkonkrete Andeutung kann nicht ausreichen, um die Qualität dieser Maßnahme zur Lärmverminderung beurteilen zu können. Um welche Zahlen an Flugbewegungen handelt es sich und wie sind sie begründet?

Wird dieser Hinweis bei der Erstellung des Aktionsplanes Umgebungslärm Flughafen Innsbruck nicht berücksichtigt, so ist die Notwendigkeit einer Anfrage nach Auskunftspflichtgesetz gegeben. Bei einer derartigen Anfrage würde nicht nur nach den zeitlichen Details angefragt sondern auch, weshalb diese doch eher einfache und leicht verwirklichtbare Empfehlung der AIA offenbar wissentlich nicht berücksichtigt wurde. Eine Ergänzung in dieser Anfrage beim BMK mit Stichwort „fehlendes Klimaschutzgesetz und BMK“ bietet sich an.

## **5. Maßnahmen zur Aktionsplanung, Seite 24**

Bei der Betrachtung eines Jahres werden die zeitlich auftretenden Spitzen mit deutlich höherer Lärmbelastung in der Umgebung durch die Mittelung zum Verschwinden gebracht, „herausgemittelt“, um es umgangssprachlich auszudrücken. Das Risiko für schädliche gesundheitliche Auswirkungen wird somit mathematisch eliminiert, obwohl es real immer noch vorhanden ist. In der Stellungnahme wird bereits unter Punkt 1 und 2 auf diesen Sachverhalt hingewiesen.

## **6. Verbesserte Kommunikation zwischen Flughafen und Anrainer:innen, S. 25**

### **6.1 Dialogforen in Wien, Salzburg, Linz und Graz**

Es gibt in Wien ein Dialogforum, in Salzburg einen Bürger:innen Beirat Flughafen Salzburg, in Graz einen Umwelt-Roundtable und in Linz einen URIS-Beirat in Linz. Nur in Innsbruck gibt es keine derartige Kommunikationsebene. Es wird als dringend wünschenswert erachtet, dass sich das

BMK im Zuge der Umsetzung des Aktionsplanes Umgebungslärm 2024 für eine ähnliche Kommunikation in Innsbruck einsetzt.

## 6.2 Beantwortung einer Anfrage im Innsbrucker Gemeinderat

Das Thema René Benko und Signa ist nicht nur im Immobiliensektor hochaktuell, es betrifft auch die Global Express / Bombardier als Dienstflugzeug der Signa Holding oder der Untergesellschaften der Signa Holding. Ich habe mir als angelobter Ersatz-Gemeinderat der Grünen Liste in Innsbruck erlaubt, diesem Sachverhalt nachzugehen durch eine Anfrage im Gemeinderat an den Bürgermeister mit Bitte um Klärung. Nachdem die Flughafenbetriebsgesellschaft gemäß Medienberichten einen Fehlbetrag beim Insolvenzverwalter angegeben hat, scheint ein diesbezügliches Interesse mehr als schlüssig. Für die TFG ist das offenbar nicht so, weil die Frage offenbar von jener Person (von mir) gestellt wurde, die seit November auch Obmann der Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport ist.

Folgende Frage und Antwort wurde von mir dem Bürgermeister übermittelt:

*Es ergeben sich nun ergänzende Fragen. Herr Bürgermeister als Eigentumsvertreter der TFG wird ersucht, mit der Bitte an die TFG heranzutreten und folgende Fragen zu beantworten:*

Frage:

*Die Hangarnutzung für den Zeitraum Jänner bis August 2023 und die Flugabrechnungen für den Zeitraum Jänner bis November 2023 betragen in Summe € 650.000,-- und wurden von der TFG gegenüber Signa Holding abgerechnet und bezahlt. Wie teilt sich dieser Gesamtbetrag auf die einzelnen Kosten für Hangarnutzung und auf alle einzelnen anfallenden Gebühren gemäß Entgeltordnung (z. B. Landeentgelt, Infrastrukturentgelt, Parkentgelt, Sicherheitsentgelt, Abfertigungsentgelte, Fluggastentgelt ...) auf?*

Antwort:

*Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft (TFG):*

*Die Tiroler Flughafenbetriebsges.mbH muss darauf hinweisen, dass hiermit bereits die dritte Anfrage vom GR Dipl. Ing. Roner zum Themenkomplex "Signa" innerhalb der letzten Monate vorliegt, ohne dass zu erkennen ist, welcher Zweck mit diesen Anfragen verfolgt wird. Stattdessen ist zu befürchten, dass der Fragesteller – wie er in einer Besprechung mit der Geschäftsleitung des Flughafens am 24.11.2023 selbst kundgetan hat – "neugierig sei, weil er es persönlich interessant findet", wie sich die Causa Signa entwickelt. Wir kommen seit Jahren gerne und sehr detailliert unserer Auskunftspflicht an den Gemeinderat der Stadt Innsbruck nach. Im vorliegenden Fall müssen wir jedoch bereits zu Frage 1 eine detaillierte Beantwortung ablehnen. Nachdem alle unsere Beantwortungen öffentlich zur Einsicht vorliegen und unmittelbar nach den Gemeinderatssitzungen auch in Medien im Originalwortlaut nachzulesen waren, befürchten wir durch die Veröffentlichung derart detaillierter Abrechnungsmodalitäten eine Wettbewerbsverzerrung und können Verstöße gegen Verschwiegenheitsverpflichtungen sowie datenschutzrechtliche Vorgaben nicht ausschließen. Wir sind gerne bereit, Herrn Bürgermeister in seiner Funktion als Eigentümervertreter die gewünschten Daten bei Bedarf mit dem Hinweis zur Verfügung zu stellen, dass es sich um gelieferte Informationen handelt, die das Geschäftsgebaren des Flughafens betreffen und nur aufgrund des Rechtsverhältnisses Eigentümervertreter – TFG übermittelt bzw.*

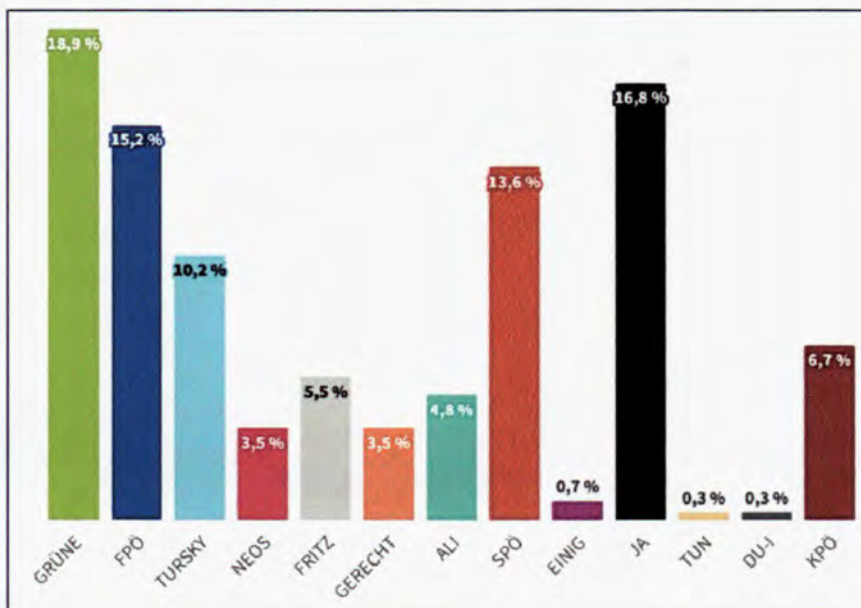


zur Einsicht gebracht werden. Für die weitere Verwendung der erlangten Informationen des Bürgermeisters gegenüber Dritten würde die TFG keinerlei Verantwortung übernehmen und verweist nochmals deutlich auf die Verschwiegenheitsverpflichtungen sowie die Einhaltung datenschutzrechtlicher Vorgaben.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass der Konzernwirtschaftsprüfer KPMG sich sehr detailliert und intensiv mit dem Geschäftsgebaren der TFG im Zusammenhang mit der Insolvenz der Signa befasst hat und keinerlei Fehler feststellen konnte.

Mit dieser Art der Nichtbeantwortung auf eine demokratisch legitimierte Frage im Innsbrucker Gemeinderat, weil der Fragesteller offenbar der TFG als Vertreter der Anrainer:innen bekannt ist und als störend empfunden wird, ist nicht in Bezug auf Umgebungslärm spannend, sondern in Bezug auf Einhaltung der demokratischen Spielregeln. Möglicherweise erwartet die TFG bei der Gemeinderatswahl jetzt im April 2024 eine Änderung der Mehrheitsverhältnisse und endlich ein Ende meiner Tätigkeit als Ersatz-Gemeinderat und den politisch relevanten Anfragen. Das Wahlergebnis bei der Gemeinderatswahl am 14. April dürfte dieser wunschgemäßen Intention der TFG nach geänderten Mehrheitsverhältnissen nicht entsprechen.

Ob und inwieweit Änderung in der Zusammensetzung des Aufsichtsrates erfolgen, ist noch unklar und hängt vom Ergebnis der Stichwahl und der Zusammensetzung der Stadtkoalition ab.



ERGEBNIS GEMEINDERATSWAHL INNSBRUCK 14.04.2024

Dass eine Frage mit Bezug auf Insolvenz von René Benko und Signa Holding aus Sicht der Flughafenbetriebsgesellschaft nicht einmal im Gemeinderat politisch eine Relevanz haben soll, ist absurd. Jedenfalls erklärt es, wieso derartige Gesprächsforen in Innsbruck nicht vorhanden sein sollen. Ich erwarte eine entsprechende Kommunikation zwischen BMK und TFG, nachdem BMin Gewessler derselben grünen Partei angehört wie jene Person, die im Innsbrucker Gemeinderat die offenbar ungebührliche Anfrage gestellt hat.

Doppelt interessant wird diese Vorgehensweise der TFG, wenn laut Medienbericht am Freitag 12.4.2024 das Insolvenzverfahren von Signa Holding zu einem Konkursverfahren wird. Jetzt müssen die Rückzahlungen der ausstehenden Forderungen weiter verringert werden bis hin zum Totalausfall. Wie da die TFG ein öffentliches politisches Interesse weiterhin negieren will, wird spannend. Vor allem deshalb, weil sich die Frage der Verantwortung für die fehlenden Einnahmen stellt.

## Signa Holding: Konkurs statt Sanierung

Gläubigern der Signa-Dachgesellschaft droht nun der Totalausfall ihrer Forderungen.

Wien – Die Signa-Holding, Dachgesellschaft des kollabierten Immobilien-Imperiums um René Benko, hat ihren Sanierungsantrag zurückgezogen und die Abänderung in ein Konkursverfahren beantragt. Das gab gestern Insolvenzverwalter Christof Stapf bekannt. „Die Gläubiger müssen nun mit hohen Ausfällen bis hin zum Totalausfall rechnen“, sagte Gerhard Weinhofer von Gläubigerschützer Creditreform. Die Holding ging vergangenen November mit 5 Mrd. Euro an Schulden pleite, womit die Implosion von Benkos Signa-Reich besiegelt war.



Die Aufarbeitung der Signa-Pleiten wird noch lange dauern. Foto: austria.at

Warum nun der Wechsel in den Konkurs? Das Vermögen der Holding bestand im Kern aus Beteiligungen an den ebenfalls mit Milliardenschul-

den insolventen Signa-Immobilien-gesellschaften Prime und Development. Deren Sanierungspläne sehen vor, die Immobilien über einen Treu-

händer zu verkaufen. Der Erlös geht an die Gläubiger. Die Signa Holding als Aktionärin würde aber erst im 4. Rang an den Erlösen partizipieren, erklärte Masseverwalter Stapf. „Für die Holding ist daher mit keinen nennenswerten Beteiligungswerten aus den Beteiligungen an Prime und Development mehr zu rechnen.“ Daher der Wechsel in den Konkurs.

Mit dem Konkursverfahren fällt die Mindestquote von 30 Prozent für die Gläubiger weg, die es im Sanierungsverfahren gegeben hätte.

Zuletzt sah sich die Signa Holding mit Gläubiger-Forde-

rungen über 7,846 Mrd. Euro konfrontiert. Davon wurden nur 81,8 Mio. Euro anerkannt. Unter den mehr als 270 Gläubigern schienen auch viele Signa-Firmen auf, die ebenfalls insolvente Familie Benko Privatstiftung um Signa-Gründer Benko hatte ebenfalls Forderungen angemeldet.

Bei der Luxus-Immobilien-gesellschaft Signa Prime meldeten 475 Gläubiger Forderungen von 12,8 Mrd. Euro an, davon sind 5,9 Mrd. Euro anerkannt. Gegen die Development sind 2,3 Mrd. Euro an Forderungen angemeldet, 1,5 Mrd. Euro anerkannt. (mas)

Diese monetäre Frage ist nicht nur politisch relevant sondern betrifft auch den Lärm. Wieso kann ein Unternehmen ohne Bezahlung der Gebühren mit seinen Privatjets den Flughafen Innsbruck mit einem Beitrag zum Lärm benützen? Auch in diesem Fall ist eine Anfrage gemäß Auskunftspflichtgesetz ans BMK eine Überlegung wert.

### 7. Flughafenentgelte, lärmabhängige Entgeltkomponenten, Seite 26

Die erwähnte Forderung nach dem Flughafenentgeltgesetz – FEG nach einer jährlichen Evidenz-basiertheit zu evaluieren, klingt vielversprechend. Lärmabhängige Gebühren gibt es in Innsbruck schon länger, wobei die dadurch erhaltenen Mehreinnahmen an jene Fluggesellschaften verteilt werden, die lärmärmere Flugzeuge verwenden. Es handelt sich um eine einnahmenmäßiges Nullsummenspiel. Neu wird die jährliche Evaluierung.

Unklar ist aber, wie auch bei den lärmabhängigen Gebühren, wie der tatsächliche Lärm der jeweiligen Flugzeuge ermittelt wird. Es besteht der Verdacht, dass es sich um die Methode eines Typenschein für die Flugzeugtyp handelt, der schon bei der Prüfung der Lärmentwicklung der Mopeds nicht immer den Tatsachen entspricht.

Sehr klug ist die Vorgabe, damit jährlich eine Kausalbeziehung zwischen Flughafenentgelt und Lärm-minderung darzustellen und zu prüfen, ob und welche Lenkungswirkung eingetreten ist.

### 8. Zusammenarbeit mit anderen Behörden, Seite 28

Neue Siedlungsgebiete in der Stadt Innsbruck sind wegen der Wohnungsnot bei gleichzeitig beschränkter Baulandfläche ein Problem. In Hötting West in Richtung des Stadtteils Kranebitten ist in den kommenden Jahren eine großflächige Erweiterung mit Wohn- und Gewerbeflächen geplant. Die Trasse der Straßenbahn nach Westen bis zum Nachbarort Völs ist schon projektiert. Diese neue

Wohngegend liegt in unmittelbarer Nähe zum Flughafen. Es sollte seitens des BMK und bei der Erstellung des Aktionsplanes Umgebungslärm 2024 Flughafen Innsbruck berücksichtigt werden, um eine böse laute Überraschung für die neuen Bewohner:innen zu vermeiden. Nicht nur die Stadtplanung und Raumplanungsbehörde müssen Rücksicht nehmen, sondern beim vorhandenen Mangel an Bauland in Innsbruck auch der lärm erzeugende Betrieb Flughafen.



## 9. ABSCHLIESENDE ANMERKUNGEN

Diese Stellungnahme zum Entwurf des Aktionsplanes Flughafen Innsbruck ist fristgerecht vor 22. April 2024 an das BMK, Radetzkystraße 2 in Wien per Post übermittelt. Anerkennenswert steht auf Seite 20, dass eine Würdigung der Stellungnahmen erfolgen wird.

Nicht klar ist, inwieweit die Hinweise in der Stellungnahme der Anrainerschutzgemeinschaft Innsbruck Airport im Aktionsplan Berücksichtigung finden. In einzelnen Punkten der Stellungnahme wird auf die Dringlichkeit der jeweiligen Anmerkung hingewiesen. Sollten diese keine Berücksichtigung finden, dann ist die Frage berechtigt, wieso dies trotz der Kenntnis der Sachverhalte nicht erfolgt. Dann wird eine Anfrage nach Auskunftspflichtgesetz ans BMK nur der erste Schritt sein können. Eine parlamentarische Anfrage im Nationalrat an Frau BMin Gewessler bzw. deren Nachfolgerin nach der NR-Wahl im Herbst wird auch in Betracht gezogen. Bei diesen Anfragen werden sich auch ergänzende Fragen wegen des fehlenden Klimaschutzgesetz, ebenfalls in der Zuständigkeit des BMK, mehr als anbieten.

Im 2023 erschienen Erlebnisbericht Fluglärm 2019 werden die Flugrouten über Innsbruck und mit Ziel- bzw. Startpunkt Innsbruck dargestellt. Es ist beeindruckend. Dringend wünschenswert wäre eine entsprechende Darstellung im Aktionsplan Umgebungslärm Flughafen Innsbruck, einmal als Summe aller Flugbewegungen und einmal nur mit jenen Flugbewegungen, die eine lokale Höhe von kleiner 300 m zum Flughafen aufweisen. Die erfolgten Landungen und Starts sind davon klarerweise auch betroffen



Mit freundlichen Grüßen,

Dipl. Ing. Manfred Roner

*Obmann des Vereins Anrainerschutz-  
gemeinschaft Innsbruck Airport*