

Flughafen-Diskussion mit Sprengstoff

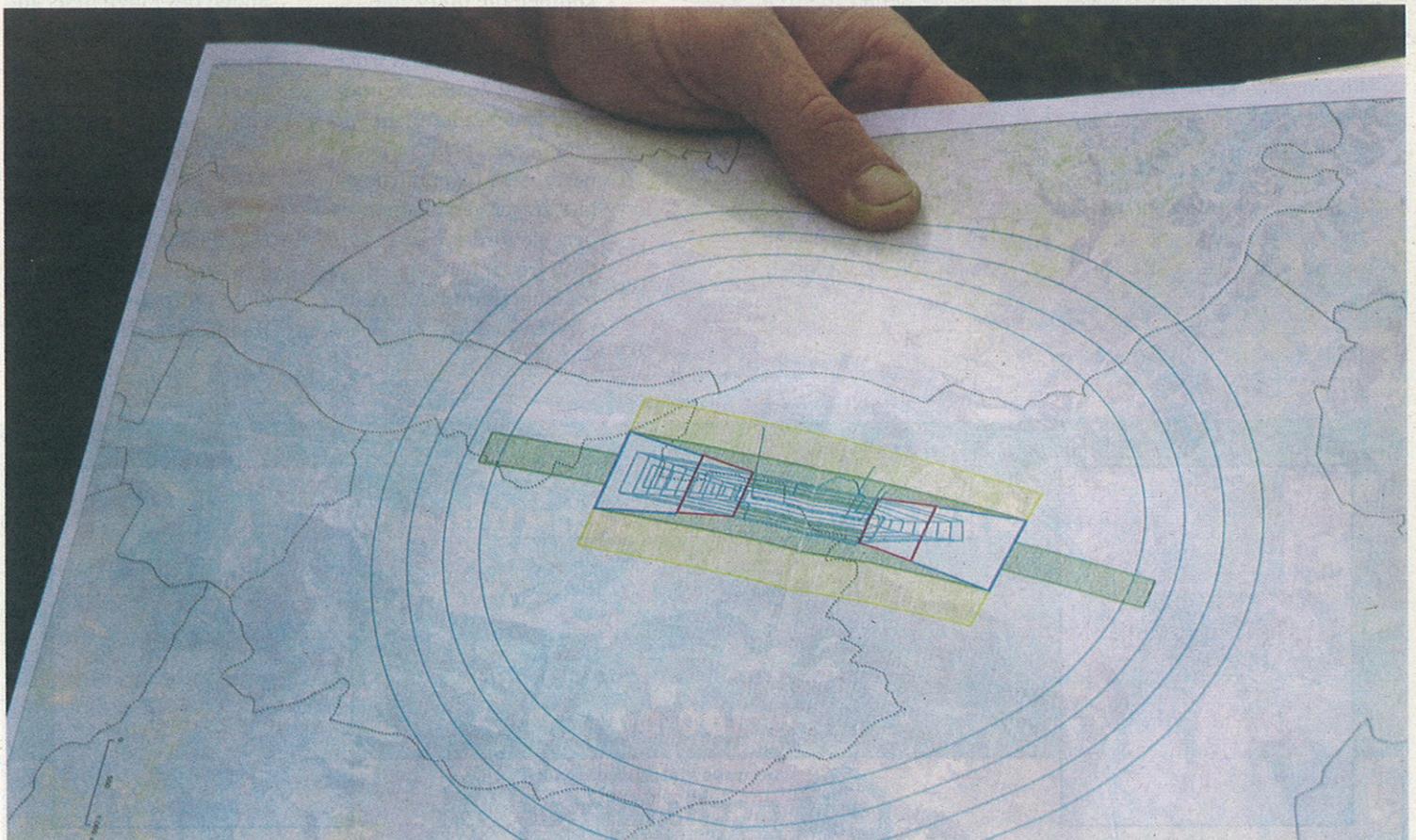
Die Bauern rund um den Flughafen Bozen fürchten noch immer eine Erweiterung. Sie fordern klare Aussagen und ein Ende der Salamitaktik. Rückendeckung erhielten sie kürzlich vom Landesbauernrat. VON GUIDO STEINER

Wenn es um den Flughafen Bozen geht, wird der Bozner Bauernbund-Ortsobmann Helmuth Alessandrini zum streitbaren Mann. Von „Sprengstoff“ spricht er dann, und fasst so die Angst der Bauern zusammen, dass die Versprechungen der Landesregierung, den Flughafen nicht weiter auszubauen, doch nicht halten. Zu viele Indizien sprechen aus Bauernsicht dafür, dass die Flughafen-Befür-

worter die Ausbaupläne nicht nur in der Schublade haben, sondern mit immer mehr vollendeten Tatsachen vorantreiben wollen.

Gemeinsam mit dem Leiferer Ortsobmann Florian Pfeifer und dem Obmann des Bauernbund-Arbeitskreises Obstbau, Otmar Clementi (ebenfalls aus Leifers), hat Alessandrini den Landesbauernrat daher eingeladen, sich vor Ort ein Bild von den Auswirkungen

des Flughafens zu machen. Auch einige Anrainer und Grundbesitzer berichten von ihren persönlichen Erfahrungen. So stehen sie nun am zweieinhalb Meter hohen Maschendrahtzaun, der den Flughafen im Süden begrenzt (Bild S. 5). Außerhalb davon erstreckt sich ein 150 Meter langes, gerodetes Feld bis zu einem asphaltierten Konsortialweg. Es gehört bereits den Flughafenbetreibern.



Die Sicherheitszonen um den Flughafen erstrecken sich auf die Gemeindegebiete von Bozen, Leifers, Pfatten, Eppan und Deutschhofen.

Die Kritikpunkte der Bauern und Einwohner rund um den Flughafen sind vielfältig: Erstens die urbanistischen Einschränkungen. Sie werden bestimmt von den Sicherheitszonen, die sich in Kreisen um das Flughafengelände ziehen. Neben den zwei Gemeinden Bozen und Leifers, auf denen das Flughafengelände selbst liegt, reichen diese Zonen bis in die Gemeindegebiete von Eppan, Pfatten und Deutschnofen. Im unmittelbaren Einflugbereich ist eine Vergrößerung der Gebäude sogar gänzlich verboten – denn mehr Kubatur heißt potenziell mehr Menschen und damit potenziell mehr Opfer im Falle eines Unfalls. So wurde einem Obstbauern verboten, neue Klauberwohnungen einzurichten.

Belastung für Mensch und Landwirtschaft

Der zweite Kritikpunkt betrifft die eingeschränkte landwirtschaftliche Tätigkeit: Die Sicherheitsvorschriften verbieten z.B. Tierhaltung, aber auch die Errichtung von Wasserbecken, weil diese Licht reflektieren und Vogelpopulationen anziehen: beides eine Gefahr für die Luftfahrt. Auch die Höhe von Baumpflanzungen und Hagelnetzanlagen ist beschränkt. Außerdem die hohe Umweltbelastung. Sollten einmal auch Düsenjets und nicht – wie bisher – nur Propeller-Maschinen kommen, würden die Schadstoffe gar um das Dreifache steigen. Dann – so sagen Gutachten – wäre ein Anbau von Lebensmitteln aufgrund der Schadstoffbelastung nicht mehr vertretbar.

Drittens: Die Lärm- und Umweltbelastung beeinträchtigt die Lebensqualität der Menschen im Flughafen-Einzugsgebiet. Je mehr Flugbewegungen, desto größer die Belastung. Viertens geht durch jede Flughafenerweiterung landwirtschaftlicher Kulturgrund verloren.

Bis zu 8000 Menschen betroffen

Schließlich ist der Flugplatz nicht das einzige Großprojekt in diesem Gebiet: Neben den bestehenden Strukturen wie Zugstrecke und Autobahn gab es zuletzt viele Vorhaben, die zum Teil realisiert, zum Teil auch am Widerstand der Bevölkerung gescheitert sind: Fahrsicherheitszentrum, Müllverbrennungsanlage für ganz Südtirol, Fußballstadion ... „Vielleicht“, vermuten die Bauernvertreter, „glaubt man, dass hier kein Widerstand ist, weil hier niemand wohnt. Aber das stimmt nicht. Im Flughafen-Einzugsgebiet leben 6000 bis 8000 Menschen. Ihnen muss man Gehör geben und reinen Wein einschenken.“

Genau das sei auch beim Flughafen nicht passiert. Diese Vorgehensweise der zuständi-

gen Vertreter in der Landesregierung stört die Bauern und Einwohner am allermeisten: Es werde die „Salamitaktik“ angewandt. Clementi erinnert an ein Beispiel: Für die Zeit der Mediation im ersten Halbjahr 2007 war vereinbart, keine Initiativen zum Ausbau des Flughafens voran zu treiben: „Genau in dieser Zeit sind die Grundbesitzer einzeln dazu gedrängt worden, ihren Grund südlich des Flughafens ans Land zu verkaufen.“ Das Argument war immer gleich: Entweder sofortiger Verkauf zu einem höheren Preis, oder man werde später ohnehin enteignet. Pfeifer ergänzt: „Die Grundbesitzer stehen extrem unter Druck.“

Genau wegen Aktionen wie dieser glauben die Bauern nicht an das, was Landeshauptmann Luis Durnwalder im Zuge der Mediation und danach auch vor der Landtagwahl 2008 versprochen hat. Da geht es auch um die Pistenlänge, die Größe und Kapazität der Passagierflugzeuge. Die Bauern fürchten, das unausgesprochene Ziel seien noch immer größere Flugzeuge mit Jetantrieb. Laut Alessandrini „sagt das zwar offiziell niemand. Aber warum versucht man dann auch weiter südlich so viel Land zu kaufen? Für den derzeitigen Kompromiss reicht die akute Länge plus das 150 Meter lange, gerodete Grundstück ja aus.“ Dieser Erweiterung würden die Bauern noch zustimmen. Danach müsse aber endgültig Schluss sein! „Und wieso wendet die Luftfahrtbehörde ENAC in der Sicherheitszone Vorschriften an, die nicht für die derzeitige Einstufung des Flughafens in die Kategorie 2C, sondern in die höheren Stufen 3 oder 4 fallen? Das alles riecht nach vollendeten Tatsachen!“ so Alessandrini.

Schon im Zuge der Mediation 2007 hatten die Bauernvertreter einem Kompromiss zugestimmt. Ihre Hauptforderungen gelten auch heute: 1. Keine Erweiterung und kein Motorprüfstand. 2. Flieger mit rund 70 Passagieren landen schon heute. Mehr dürfe es nicht werden, schon gar keine Düsenjets. 3. Mehr zivile Luftfahrt nur bei gleichzeitig weniger Sportfliegerei und militärischer Nutzung.

SBB stärkt Betroffenen den Rücken

Der Landesbauernrat stärkt den betroffenen Ortsgruppen nun nochmals den Rücken und steht hinter der angebotenen Kompromisslösung: Geländeerweiterung nur auf den bereits abgelösten Gründen bis zum asphaltieren Konsortialweg. Der Landesbauernrat verurteilt die Verhandlungspraktiken der öffentlichen Hand, um an die Grundstücke zu gelangen und fordert absolute Transparenz beim Flughafenentwicklungsplan (Masterplan). ▴



FLUGHAFEN BOZEN

Geschichte eines Großprojektes

1970: Erste asphaltierte Start- und Landebahn (ca. 900 m Länge).

1972-'73: Erster bescheidener ziviler Flugbetrieb nach Rom mit zwei bis drei Passagieren pro Tag. Wird nach kurzer Zeit mangels Rentabilität eingestellt.

1989: Landeshauptmann Luis Durnwalder fordert einen geregelten Flugbetrieb. Der Flughafen wird auf 1297 m ausgebaut. Die zivile Luftfahrt fiel wenig auf, da der Militärbetrieb wesentlich stärkeren Lärm verursachte.

2007: Der Flughafenbetreiber ABD fordert für die zivile Luftfahrt größere Maschinen, einen Ausbau der Passagierzahlen von etwa 70.000 auf 350.000 und eine weitere Verlängerung der Start- und Landebahn. Wegen massiven Protests der Anrainer und Umweltschützer kommt es zur von der Regionalratsvizepräsidentin Rosa Zelger Thaler angeregten Mediation. Zum Abschluss gab es keine Einigung, sondern drei Positionen: Ausbau – Beibehaltung des aktuellen Zustandes mit Anpassung an die Sicherheitsbestimmungen – Rückbau des Flughafens. Die Landesregierung legt sich weitgehend auf die zweite Position fest.

Aktueller Stand: Der für die langfristige Konzession nötige Masterplan ist noch immer nicht genehmigt. Der Entwurf sieht aus Sicherheitsgründen eine nötige Verlängerung auf 1431 m vor. Ein Masterplan würde die Flughafenentwicklung für 20 Jahre klar festlegen und somit allen Betroffenen Rechts- und Planungssicherheit geben.